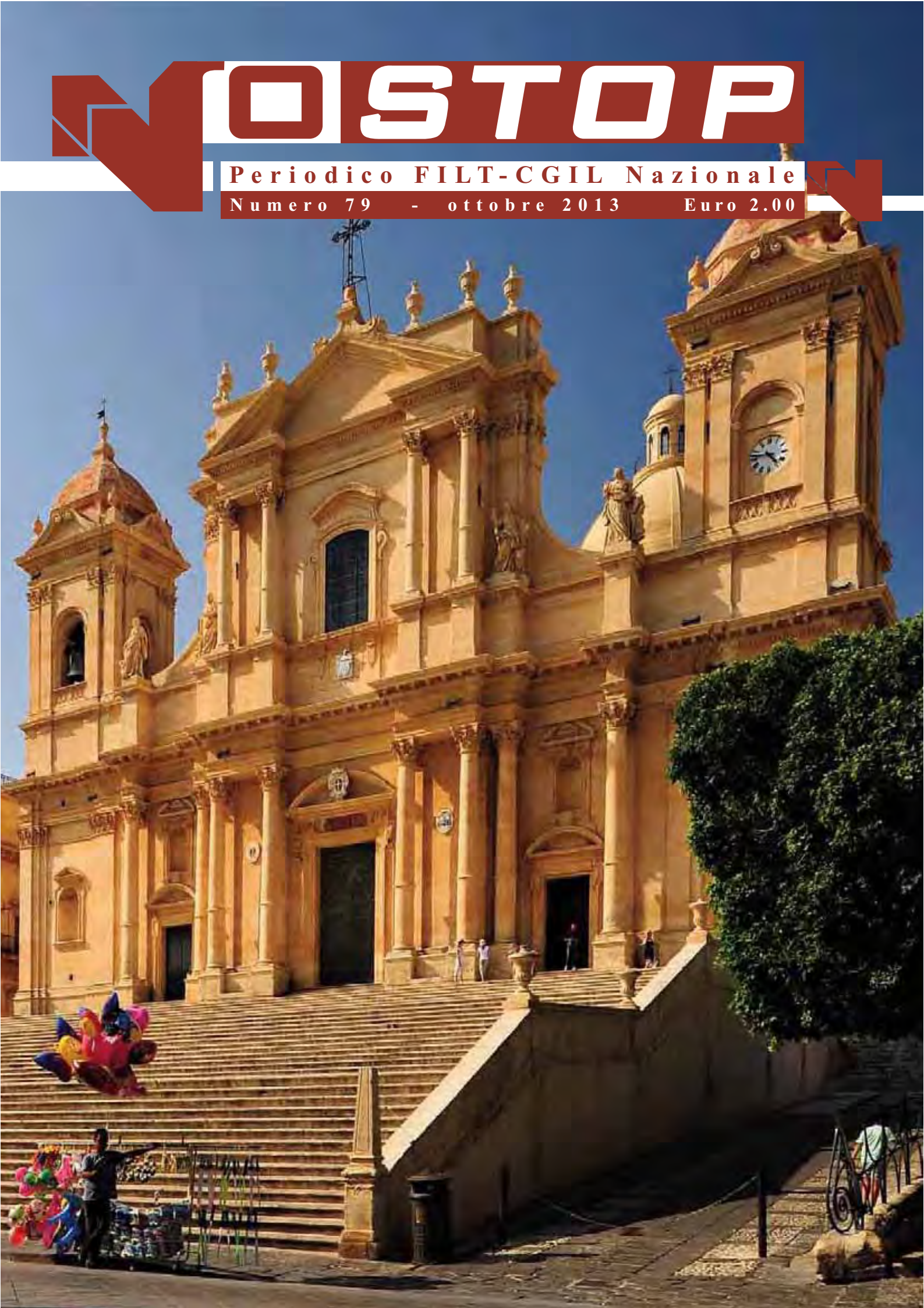
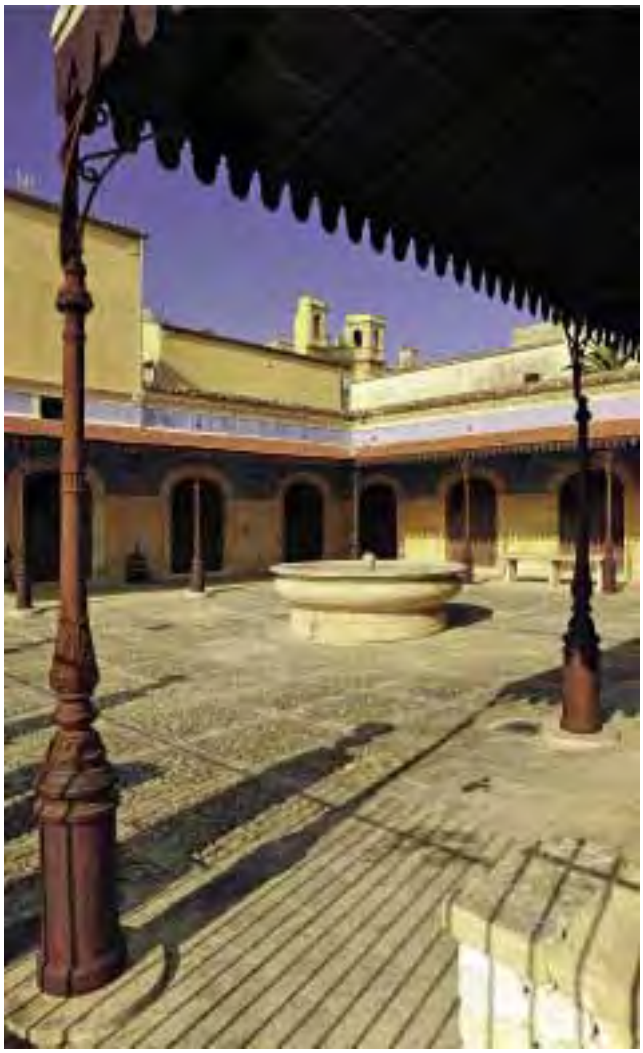
NOSTOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale

Numero 79 - ottobre 2013 Euro 2.00





SOMMARIO

Primo Piano 2

Politiche industriali
e sistema dei trasporti

Tempo Presente 3

Non ci sarà ripresa economica senza
la creazione di lavoro stabile

La vicenda Fiat emblema del Paese

Cambia tutto, cambiamo anche noi

Frammenti disordinati in attesa
di tempi migliori

La scuola che verrà.
Ricomincio da quattrocento?

In Linea 15

I contratti nazionali nei trasporti
al tempo della crisi:
Logistica, Merci e Spedizione
Autostrade e Autonoleggio
Trasporto Aereo
Porti
Impianti a fune

Il Fondo di sostegno FS

Spazio Aperto 25

Porti e logistica: una visione strategica
di lungo periodo

L'Economia Sociale come alternativa
alla Crisi Economica

Sguardi e Traguardi 31

Small families.
Intervista a Gisella Bassanini

Finestre 33

Il lavoro alla Mostra di Venezia

"I ragazzi di Burgess" di Elisabeth Strout

Immagini 36

Noto. Il giardino di pietra

Il servizio fotografico è stato realizzato da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

Politiche industriali *e sistema dei trasporti*

di Franco Nasso, Segretario Generale Nazionale Filt-Cgil

Bisogna rassegnarsi al fine corsa per settori fondamentali dell'industria nazionale oppure c'è ancora qualcosa da fare per impedire di aggiungere altri danni irreversibili all'economia del paese?
In queste settimane, mentre il sempre più precario governo delle larghe intese è bloccato dai guai giudiziari del capo di uno dei partiti che l'ha fatto nascere, l'industria italiana perde forse in modo irrimediabile altre aziende e sono a rischio interi comparti produttivi.
Il caso Telecom, Alitalia, l'Ilva, il gruppo Finmeccanica, la Fiat e la crisi continua del sistema bancario dovrebbero bastare a mettere in moto un'azione di governo intesa a difendere quel che resta di un sistema produttivo nazionale già ampiamente compromesso e che ci vede arretrare sempre di più nei confronti degli altri paesi che hanno difeso con adeguate politiche industriali le proprie aziende.
Mentre il governo è impossibilitato ad agire, bloccato dalle contrapposte forze che lo compongono e dal dibattito politico concentrato sui problemi di una sola persona, molte migliaia di lavoratori vivono l'angoscia del rischio concreto della perdita del lavoro.
Nei giorni scorsi, dall'Europa è arrivata la scontata evidenziazione del processo di deindustrializzazione del paese e degli effetti negativi sulle possibilità di superamento della crisi, dalla quale non si esce guardando solo ai parametri finanziari.
La necessità di intervenire per impedire un tracollo di aziende fondamentali che, se non fermato, aggraverà ulteriormente la crisi, a fronte del blocco decisionale del governo, rappresenta la distanza insopportabile che c'è tra i problemi del paese e il dibattito surreale in corso.
Quello che sta capitando, e quanto già avvenuto in molta parte dell'industria nazionale, è frutto di scelte sbagliate che per anni hanno caratterizzato le politiche industriali.
Il caso delle grandi aziende pubbliche fa parte degli errori commessi. Molte aziende sono state maldestramente cedute a quel capitalismo nazionale che ha comprato senza mettere soldi propri, indebitandosi e scaricando i debiti sulle società acquisite, con il principale effetto di bloccare la possibilità di investire, spingendo molte situazioni verso il fallimento.
Il paese ha consentito l'affermazione di un sistema perverso che ha fatto crescere un capitalismo del debito, responsabile della distruzione di aziende e della ricchezza, che ha dimostrato la sua vera natura con la crisi finanziaria e con le restrizioni del credito.
Il caso Telecom è l'ultimo, ma si può fare un lungo elenco di disastri che hanno visto spesso gli stessi protagonisti di avventure industriali. Molte di queste sono finite male, a basso rischio per i cosiddetti "capitani coraggiosi" e con costi enormi per il paese e per i lavoratori.
La questione delle politiche industriali deve tornare nelle priorità dell'agenda di governo, appena si potrà avere un governo in grado di fare e di decidere.
È necessario un totale ripensamento delle scelte che hanno provocato molti disastri e bloccato investimenti e innovazione in molta parte del sistema produttivo.
Il Piano del lavoro della Cgil ha avanzato, anche su questo tema fondamentale, proposte concrete che andranno sostenute con tutte le iniziative necessarie per evitare che il paese continui a dismettere industria e lavoro.
Tra le cose fondamentali da fare e tra gli errori da correggere per ricostruire un sistema industriale, c'è la necessità di esaminare finalmente i tanti problemi aperti nel settore dei trasporti. L'inadeguatezza del sistema dei trasporti e della logistica rimane una grande questione irrisolta che deve essere affrontata per rimettere in moto il sistema produttivo nazionale.
Tutta l'industria manifatturiera, il commercio, il turismo hanno bisogno di un sistema dei trasporti in grado di favorire lo sviluppo, anziché rappresentare un ostacolo e un costo aggiuntivo per tutte le attività economiche, frutto di lunghi anni di mancanza di politica dei trasporti.
In Alitalia si avvia alla conclusione, con il fallimento ampiamente previsto, l'avventura della cordata di imprenditori che doveva far ripartire la Compagnia di bandiera. È l'esempio più clamoroso della totale mancanza di regolazione di un sistema affidato al mercato senza regole, che ha distrutto l'intera industria nazionale del trasporto aereo con la crisi diffusa negli aeroporti e con i fallimenti di tutti i vettori nazionali, ai quali corrisponde la totale libertà delle compagnie low cost, libere anche dal rispetto delle leggi nazionali in materia fiscale e contributiva.
Davanti al fallimento, ancora una volta, si assiste alla gara tra i difensori dell'italianità della compagnia che, in molti casi, sono gli stessi autori del misfatto che si dimenticano facilmente di quanto detto e fatto nel 2008.
Il caso del settore aereo fa parte dei danni che la mancanza di politica dei trasporti ha prodotto in tutto il comparto, nessuno escluso, con problemi enormi in tutte le aziende, pubbliche e private e con ricadute occupazionali e di condizioni di lavoro che la crisi ha amplificato in modo esponenziale.
Per arrestare la deindustrializzazione e rimettere insieme una politica economica in grado di contrastare la crisi non si può prescindere dalla messa a sistema del comparto dei trasporti, anche semplicemente facendo quello che hanno fatto e fanno gli altri paesi europei con le regole, gli investimenti e la difesa delle loro aziende nazionali.

Il giornale va in stampa lunedì 30 settembre, due giorni dopo la decisione di Berlusconi di far dimettere i ministri del PDL e prima che il Presidente del Consiglio Letta si presenti in Parlamento. Ovviamente gli articoli non tengono conto di questi ultimi avvenimenti.

Non ci sarà ripresa economica *senza la creazione* di lavoro stabile

di Elena Lattuada, Segretaria Nazionale CGIL

Tutte le analisi condotte ci portano a dire che le vere cause della crisi sono la finanziarizzazione dell'economia e l'aumento delle disuguaglianze. Troppi profitti, poco lavoro e per poche persone, esiguo reddito redistribuito, povertà crescente.

Come spesso accaduto negli ultimi anni, anche in queste settimane la vicenda politica, o forse sarebbe meglio dire privata, legata alla figura di Silvio Berlusconi ha catturato l'attenzione sulla scena politica mettendo a rischio la stessa tenuta del governo.
Ciò, oltre a costituire un'anomalia rispetto alla vita politica di qualsiasi altro paese democratico, determina nel quadro politico un alto grado di incertezza e non consente di liberare le necessarie energie sui veri problemi che il nostro paese continua ad avere.
A quasi sei anni dall'inizio della crisi economico-finanziaria, infatti, la nostra economia ancora non mostra segnali di una solida ripresa. Finora le scelte di politica economica dei governi che si sono succeduti, in particolare quelli presieduti da Berlusconi e da Monti, si sono mostrate inadeguate a rispondere alla crisi, in particolare occupazionale, e a ritrovare la via della ripresa.
Anche le prime misure varate dal Governo Letta, sul versante dell'offerta, di incentivazione (cosiddetti DL. "Fare" e DL. "Lavoro") o di sostegno alla liquidità (restituzione dei Debiti della PA), se non inserite in un piano di investimenti e di creazione di occupazione, non possono risolvere i vuoti della domanda aggregata che hanno portato un'intensità recessiva e depressiva in Italia senza eguali in nessun'altra economia industrializzata.
Ancora oggi tutti gli indicatori, sia dal lato della domanda che dell'offerta, ci dicono che l'Italia non ha ancora messo mano ai nodi strutturali, molti dei quali persino preesistenti alla crisi, che la caratterizzano e che sono alla radice del declino del sistema economico-produttivo del paese.
In tal senso, basti pensare, solo per citarne alcuni, al PIL ancora circa 6 punti sotto i livelli del 2007 (l'ultimo aggiornamento dell'OCSE delle previsioni delle principali economie industrializzate conferma una flessione di -1,8 punti percentuali del prodotto italiano nell'anno in corso, che si aggiunge rispetto al già drammatico -2,4% del 2012), alla produzione industriale (a luglio 2013 l'indice è diminuito ulteriormente in termini tendenziali del 4,3%), ai livelli di disoccupazione raggiunti (tasso di disoccupazione generale circa al 12%% e tasso di disoccupazione giovanile che sfiora il 40%), alla scarsa qualità e quantità degli investimenti, alla bassa produttività di sistema, alla dinamica salariale piatta ormai da troppi anni (sebbene l'Italia sia al primo posto tra i Paesi OCSE per pressione fiscale sul lavoro – oltre il 45% – risulta tra gli ultimi per livelli retributivi), all'iniquità nella distribuzione del reddito e della ricchezza (in Italia, tuttora il 10% delle famiglie possiede quasi il 45% dell'intera ricchezza netta delle famiglie), allo spaventoso tasso di evasione fiscale (sono strutturalmente circa 130 i miliardi sottratti al fisco ogni anno), alla scarsa innovazione dell'industria, alla specializzazione produttiva a bassa intensità tecnologica e alla dimensione media di impresa troppo piccola.
Indicatori con segno negativo di cui spesso si sente parlare sui *media* ma che, purtroppo, si concretizzano nei cinque miliardi di ore di cassa integrazione che da settembre 2008 ad agosto 2013, secondo le nostre elaborazioni, sono stati totalizzati. Numeri che fanno spavento e che dimostrano come il sistema produttivo, e con esso la condizione di centinaia di migliaia di lavoratrici e lavoratori, sia letteralmente piegato dagli effetti della crisi e che ci inducono a sostenere che, senza la creazione di nuovo lavoro e la strenua difesa di quello che c'è, non ci potrà essere alcuna ripresa.
A tal proposito, gli ultimi provvedimenti relativi alle proroghe e ai rifinanziamenti per le emergenze occupazionali (art. 10 sulla CIG in deroga e articolo sui cosiddetti 6.500 esodati del Decreto-Legge n.102 del 31 agosto 2013) si presentano insufficienti

a rispondere alle esigenze complessive e, comunque, rischiano di rappresentare solo dei palliativi in assenza di nuove risorse e misure specifiche per le necessarie politiche fiscali e industriali di cui avrebbe bisogno il paese per uscire dalla crisi.
In questo quadro e in vista della prossima Legge di Stabilità, CGIL, CISL, UIL e Confindustria hanno recentemente chiesto un confronto al Governo indicando le linee prioritarie di politica economica da seguire per imboccare la via della crescita e rilanciare l'occupazione.
1) Una nuova politica economica con al centro il lavoro, e la creazione di lavoro, che si basa su un riassetto complessivo del sistema fiscale per spostare il peso del prelievo verso le ricchezze improduttive (grandi patrimoni, rendite, evasione) alleggerendo i redditi "fissi", attraverso un aumento delle detrazioni in favore dei lavoratori e dei pensionati, e non su qualche provvedimento *spot* sull'IMU che, peraltro, toglie risorse alla gestione della crisi e non restituisce equità al sistema. La cancellazione della prima rata, e in prospettiva l'abolizione complessiva dell'IMU per il 2013 sulla casa d'abitazione, non può essere considerata un provvedimento negativo. Il vero grande problema è che questo provvedimento di abrogazione indiscriminata dell'imposta, senza alcuna differenziazione relativa al valore dell'immobile esentato, né del numero di immobili posseduti dal contribuente, distrae risorse importanti che potevano e dovevano essere utilizzate per scopi più funzionali all'uscita dalla crisi (investimenti pubblici, diminuzione della pressione fiscale su lavoro e pensioni, ammortizzatori sociali). In proposito la CGIL ha sempre ritenuto più giusta ed efficace l'introduzione di un'imposta sui grandi patrimoni - mobiliari e immobiliari - che conglobasse l'IMU o, in alternativa, la necessità di esentare dal pagamento i proprietari di un'unica abitazione di residenza non di lusso.
2) Una nuova politica industriale fondata sul rafforzamento degli investimenti nell'innovazione a 360 gradi, sullo sviluppo e la diffusione della green economy, sulla riduzione del costo dell'energia e sulla creazione di una nuova finanza per lo sviluppo, per favorire una maggiore capitalizzazione delle imprese e il rilancio degli investimenti produttivi.
Sempre in questo quadro di difficoltà e incertezza, la CGIL si appresta a svolgere il suo Congresso, consapevole del proprio ruolo e del fatto che la contrattazione sia parte fondamentale delle politiche industriali del Paese.
La discussione congressuale è ancora agli inizi e i temi da affrontare sono molti, tuttavia alcune sfide sono già state lanciate nella struttura del Piano del Lavoro che la CGIL ha indicato nella sua ultima Conferenza di Programma. Ad esempio, mi riferisco all'obiettivo di mettere in campo azioni che favoriscano la riduzione delle disuguaglianze sociali e un significativo rilancio dell'occupazione.
Tutte le analisi condotte ci portano a dire che le vere cause della crisi sono la finanziarizzazione dell'economia e l'aumento delle disuguaglianze. Troppi profitti, poco lavoro e per poche persone, esiguo reddito redistribuito, povertà crescente.
Le diseguaglianze sono tante, sono il fondamento della frantumazione sociale e, se date per scontate come avvenuto ancor prima dell'avvento della crisi, caratterizzano in negativo i modelli di crescita e di sviluppo.
Per queste ragioni la CGIL sostiene che siano necessarie politiche anticicliche che si fondino su una nuova idea sviluppo e di crescita. Per un sindacato, infatti, la crescita e lo sviluppo non possono essere a vantaggio di pochi e a danno di molti, come si è verificato almeno negli ultimi 30 anni. Per un sindacato la crescita si misura sulla sua sostenibilità, sulla creazione di posti di lavoro qualificati e stabili, sulla diffusione di welfare sociale di qualità in tutto il paese e sulla coesione sociale che genera.
Per raggiungere questi grandi obiettivi c'è bisogno anche di una contrattazione che sia capace di innovarsi e di innovare, in grado di darsi un orizzonte di cambiamento affermando nuove politiche senza mai smarrire l'eguaglianza dei diritti e la centralità delle condizioni di lavoro.
La CGIL ritiene che la contrattazione possa e debba sostenere tali obiettivi mettendo al primo posto della sua azione la creazione di nuova occupazione e l'affermarsi di un processo di innovazione a tutto campo, in grado effettivamente di elevare il tasso di sviluppo e di efficienza del sistema produttivo. A tal fine è indispensabile avviare un'analisi approfondita dei processi in corso per dotarsi di linee rivendicative e strumenti contrattuali più efficaci e puntare al governo dei cambiamenti. Linee e strumenti per dare centralità al lavoro, allargare la sfera di applicazione dei contratti, ampliare la copertura delle tutele nonché la platea dei lavoratori interessati, per includere soggetti oggi esclusi o parzialmente rappresentati, a causa di una precarietà dilagante. In sintesi, una nuova strategia contrattuale inclusiva che si ponga l'obiettivo di consolidare la base produttiva del Paese attraverso forti processi innovativi, di allargare quantitativamente e qualitativamente l'occupazione a partire da quella giovanile, di estendere e consolidare i diritti dei lavoratori.
Allo stesso tempo, però, una contrattazione che confermi la supremazia sulle funzioni esercitate dalla legislazione pone necessariamente il tema della riconsiderazione delle funzioni e del peso da assegnare ai due livelli contrattuali, nazionale e decentrato. La CGIL ritiene, come in parte delineato dall'accordo del 28 giugno 2011 e successivamente dall'accordo del 31 maggio 2013 sulla regolazione della rappresentanza e democrazia, che il Contratto Nazionale debba svolgere il ruolo di cornice generale, garantendo i diritti universali per tutte le figure interessate, mentre il 2° livello debba operare su materie in grado di far leva più decisamente sulle specificità del luogo di lavoro, allargando così spazi negoziali, oggi residuali e limitati, e ricomprendendo nella sua efficacia anche lavoratrici e lavoratori che fanno riferimento a contratti nazionali diversi. Tale riconsiderazione delle funzioni e del ruolo assegnato ai due livelli di contrattazione può consentire quel disegno, auspicato dalla CGIL e affermato nei due accordi interconfederali sopra citati, di accorpamento, riduzione e semplificazione del numero dei contratti nazionali.
La CGIL arriva al suo Congresso consapevole che questa crisi rappresenta e rappresenterà un momento di cambiamento storico. Da questa consapevolezza nasce la convinzione che se questo Paese non si dota di una nuova politica economica, industriale e sociale, noi tutti usciremo da questa crisi ancora più deboli di quanto ci siamo entrati.

La vicenda Fiat *emblema del Paese*

di Donata Canta, Segretaria Generale Camera del lavoro Torino

La vicenda Fiat, aldilà del numero di occupati, continua ad essere emblematica per le relazioni sindacali nel nostro paese e per il futuro industriale dell'Italia.
Dico emblematica e non decisiva perché la strategia di Fiat, sulle relazioni sindacali: "scelgo io i sindacati con cui trattare", è risultata perdente ben due volte.
La prima, con l'accordo sottoscritto con Confindustria su democrazia e rappresentanza, dove con chiarezza si riconosce la necessità di regole condivise sulla base dei criteri oggettivi. Numero di iscritti e voti per le RSU per stabilire chi ha diritto a sedersi al tavolo di trattativa e validità dei contratti se sottoscritti dalle OO.SS. che abbiano il 50% + 1 della rappresentanza e dal voto certificato della maggioranza dei lavoratori interessati.
La seconda, con la sentenza della Corte Costituzionale alla quale avevano fatto ricorso la Fiom, la Filcams e la CGIL. La sentenza sancisce il diritto delle/i lavoratrici/ori di scegliersi liberamente il sindacato che vogliono e, conseguentemente, ritiene illegittimo aver tolto l'agibilità alle/ai delegati della Fiom-CGIL.
Pochi giorni fa, la Fiat ha riconosciuto il diritto della nomina dei delegati Fiom. Una decisione positiva ma che arriva dopo la sentenza della Corte e, soprattutto, dopo anni di azioni, rotture, conflitti che hanno cercato di mettere in discussione ogni regola generale e condivisa. Prima con gli accordi di separati sul destino degli stabilimenti, poi con la costruzione di nuove Newco per poter scegliere chi doveva lavorare, poi l'uscita da Confindustria e, infine, la definizione solo con Fim e Uilm di un unico contratto valido solo per il gruppo. Il tutto per escludere la nostra Organizzazione e il diritto dei lavoratori nell'espressione delle loro libertà sindacali.
Mi auguro che il ritorno dei delegati in fabbrica, che saluto come un atto positivo, sia il primo passo per ripristinare normali relazioni nei luoghi di lavoro.
Dal versante del lavoro, delle missioni produttive, delle politiche di innovazione di prodotto e di processo, possiamo dire di essere ancora in una situazione di stallo e di forte sofferenza. La politica Fiat degli annunci si è, in questi 4 anni, pesantemente logorata, contraddetta e negata.
Lo dico da un territorio che ha visto un investimento importante sulla ex Bertone, oggi incorporata in Fiat Auto ma che, dopo annunci di 4 diversi modelli, vede ancora fermo lo stabilimento storico di Fiat Mirafiori. Anche in questo caso, dopo un anno di cassa integrazione, nel momento del rinnovo di CIGS per ulteriori 12 mesi, la Fiat ha annunciato, ma non dettagliato in un accordo sindacale, un prossimo investimento di 1 miliardo di euro.
Per chi lavora 3 giorni al mese, da anni, anche questa notizia è positiva. Lascia aperta una "speranza" di lavoro anche se i modelli annunciati non avrebbero la capacità di saturare l'intero organico e non è ancora chiaro l'assetto di tutto il gruppo.
Si tratterebbe ora di consolidare e dettagliare questo investimento e, a partire da lì, lavorare per dare un futuro a tutte/i le/i lavoratrici/ori Fiat e a larga parte dell'indotto che, pur essendosi diversificato, vede ancora dei monocommittenti e molte imprese legate da una parte di produzione per Fiat.
Avere certezze su quantità e qualità dell'investimento non è solo questione di relazioni sindacali, è fondamentale proprio per dare una prospettiva all'indotto e per mettere in campo anche lì gli investimenti tecnologici e la formazione dei lavoratori che un passaggio di produzione dalla gamma

bassa alle auto di lusso richiederebbe. Prendendo per possibilità concreta questo annuncio, a partire da Mirafiori, sarebbe importante che le Istituzioni, e in particolare il Governo, svolgessero un ruolo esplicito su e per Fiat. Per farlo serve avere un'idea di quali politiche industriali ha bisogno il nostro paese per uscire dalla crisi. Parlo di politiche industriali perché non si può non vedere che alle politiche di green economy, chimica verde, risparmio energetico, innovazione nei prodotti manifatturieri serve accompagnare una scelta industriale per la mobilità sostenibile.

Stiamo assistendo alla svendita di moltissime aziende pubbliche del trasporto locale. I tagli lineari assestati dai Governi al trasporto pubblico, combinati con i tagli che ha attuato la nostra Regione e il relativo aumento delle tariffe, non solo hanno messo in discussione la stessa idea di pubblico come politica di coesione/protezione sociale, ma hanno minato la base su cui poggiare una linea di mobilità che un paese deve giocarsi agendo su più settori che possono essere fonte di innovazione estendibile oltre all'utilizzo sul singolo prodotto.

Abbiamo venduto ad altri paesi europei stabilimenti e tecnologie per la produzione dei treni, chiudiamo imprese che producono autobus per il trasporto collettivo e non sostituiamo quelli vecchi di 15 anni e molto inquinanti, non giochiamo un ruolo sul futuro dell'auto e della qualità della mobilità dei singoli.
Altri paesi hanno scelto, a partire dall'America, dove investire con un preciso ruolo del pubblico. Noi regrediamo sul piano della produzione di mezzi di trasporto sia collettivi che individuali. Proprio per questo la vicenda Fiat è emblematica. Si inserisce, cioè, in un campo più ampio e più importante per la qualità di vita e di lavoro del nostro paese.
In questo contesto e con questo orizzonte, pochi giorni fa, da Torino, Susanna Camusso ha chiesto alle Istituzioni di rompere gli indugi con Fiat, chiedendo chiarezza non solo sui singoli investimenti, ma sul ruolo che avrà nel nostro paese dopo la fusione con Chrisley. Sarà una casa automobilistica che produrrà alcuni milioni di auto o una piccola casa che produrrà solo su alcuni segmenti? E, come pare già scritto, se fosse quest'ultima la scelta, ha chiesto al Governo di pensare e creare le condizioni perché venga in Italia un secondo produttore. Anche discutendo di Fiat, come per le tantissime vertenze nazionali aperte, le soluzioni non si trovano solo sui singoli stabilimenti, occorre avere un'idea dei settori strategici e di che sviluppo e lavoro si vuole creare.

Cambia tutto, *cambiamo anche noi*

Se per qualche ora si cammina tra le strade di Bergamo, ci si rende conto che in questa città è cambiato qualcosa negli ultimi dieci anni. Bergamo è candidata a Città Europea della cultura. L'università in continuo sviluppo, il terzo aeroporto del paese, una delle città con il PIL più alto d'Italia, il Kilometro rosso e la ricerca industriale, uno dei primi tre gruppi bancari. Bergamo si è collocata dentro la frontiera dell'innovazione e della globalizzazione. In questo contesto, Luigi Bresciani - Segretario Generale della Camera del Lavoro - il 23 agosto, dalle colonne del primo quotidiano della provincia, ha lanciato una riflessione per il sindacato e per il sistema produttivo. A stretto giro, ha fatto seguito Luca Stanzione, Segretario Generale della Filt di Bergamo. Raccogliendo lo stimolo, NOSTOP ha deciso di costruire un confronto fra due generazioni di sindacalisti.

Luigi Bresciani - Vorrei innanzitutto ringraziarvi per l'attenzione che dedicate a questa riflessione. Ho cercato di porre una domanda radicale che riguarda noi "Oggi il sindacato serve ancora?". Una domanda certamente rivolta al sindacato confederale, ma anche al sistema delle imprese. Non possiamo pensare che, mentre al di fuori di noi cambia tutto, noi non alziamo l'asticella del confronto fra noi. Quando sento e leggo dentro il dibattito pubblico di un sindacato a difesa unicamente dei garantiti e degli anziani, dei fannulloni e degli iscritti, come dirigente sindacale ho il dovere di non trincerarmi dentro una difesa asfittica dell'esistente. Il sindacato è un pezzo di questa società ineguale e fa fatica ad essere diverso. Dice di essere diverso, ma nella pratica fa fatica, molta fatica. Oggi viviamo una complessità delle dinamiche produttive e quindi occorre più pensiero e più ricerca e meno riti celebrativi del sindacato. Per questa ragione, serve un sindacato all'altezza che, anche nella scelta dei suoi dirigenti, privilegi il merito e non la cooptazione.

Luca Stanzione - Prima di entrare nel merito delle questioni che ha sollevato Luigi, vorrei dire che condivido la forza con cui le ha poste. Vivo un'urgenza del cambiamento. Siccome rischiamo di essere trascinati nel leit motiv che sta infettando il dibattito politico, dobbiamo, da subito, chiarire che la necessità di cambiare anche noi stessi non è legata alla necessità del ricambio generazionale, ma affonda le radici nei profondi travolgimenti che investono la struttura del nostro continente. Siamo in una fase di decrescita strutturale che interessa l'intera Europa. Questo è il tratto distintivo della nostra generazione. Il "riflusso" della decrescita rischia di trascinare con sé uno dei caratteri distintivi dell'Europa: il Welfare State. E siccome il legame tra Welfare, grande sindacato confederale ed Europa ha tracciato la storia del continente, il cortocircuito rischia di essere dirompente e nel "riflusso" generale rischiano di essere risucchiati pure il sindacato e l'Europa nella sua dimensione politica ed economica. Questa è l'analisi che propongono Giuliano Amato e Andrea Graziosi nel loro ultimo libro "La grande illusione". Per questa ragione dobbiamo provare a confezionare un'idea di Sindacato, di Welfare e di Europa. E dobbiamo farlo contemporaneamente.

Gli argomenti che avanzate sono molto interessanti. NOSTOP ha però l'ambizione di coniugare riflessione e proposte senza cadere nel mainstream del pragmatismo senza analisi. Per questo motivo, vi chiedo di far precipitare questo ragionamento.

Luigi Bresciani - Il sindacato affronta una crisi di fiducia nei suoi confronti. Però, attenzione: questa crisi di fiducia negli strumenti della rappresentanza non riguarda solo il sindacato, ma anche il sistema di rappresentanza delle imprese. Dico di più: riguarda anche il "rapporto fiduciario" tra l'azienda e il singolo lavoratore. L'idea comune "della stessa barca" rischia di naufragare tra le onde della crisi economica. Questo è il problema più grande che abbiamo di fronte. Per parte nostra, è necessario mettersi di buona lena e con grande pazienza, giorno dopo giorno, avanzare proposte di grande concretezza a tutela di chi è meno fortunato: i proclami non aiutano, anzi sono solo una perdita di

tempo. Questa crisi di fiducia nei nostri confronti riguarda con drammaticità le nuove generazioni. Rispondere alle esigenze di chi vive il "riflusso" significa dare una risposta concreta all'insieme della società. Cercare di risolvere i problemi dei figli è la strada per risolvere i problemi dei padri e delle madri. In questi anni, la precarietà dei figli e il loro impoverimento sono stati attenuati dal Welfare Famigliare, ora la crisi economica ha fatto saltare anche questo ammortizzatore sociale.

Luca Stanzione - Questa grande necessità di concretezza chiama il sindacato confederale a fare proposte la cui efficacia sia percepibile in tempi molto brevi, perché l'urgenza delle necessità e dei bisogni è così stringente che si è esaurita la pazienza di coloro che vorremmo rappresentare. La contrattazione è il nostro strumento principale. Penso al Contratto Nazionale del trasporto merci e della logistica che in questi giorni stiamo presentando nelle assemblee dei lavoratori: un contratto che, grazie alle novità introdotte sull'apprendistato professionalizzante, assume una prospettiva generazionale. Credo che, a fianco della contrattazione di categoria e territoriale, sia necessario fare esperienze di mutualità e di Welfare orientato alle nuove generazioni. Fa parte della storia del movimento sindacale europeo. Penso sia utile affiancare alla necessaria battaglia politica, che il sindacato sta facendo per la salvaguardia e la riforma del welfare state, esperienze che producano risultati immediati. Le esperienze di mutualità sono rimaste in ombra, mentre è necessario sviluppare una proposta complessiva, generale, di identificazione che contraddistingua il sindacato nel dare risposte immediate alle nuove generazioni.

Dalle vostre parole esce delineato un mondo del lavoro molto cambiato. La velocità dei cambiamenti che descrivete non è la stessa velocità con cui il sindacato confederale è cambiato in questi anni. È solo un problema dei gruppi dirigenti?

Luigi Bresciani - Il sindacato confederale, dentro i profondi mutamenti che abbiamo descritto, ha un problema di rappresentanza. Quando io pongo la domanda "ma il sindacato serve ancora?" non pongo solo la questione "dell'utilità" del sindacato. In economia esiste una svariata gamma di "utilità". Potremmo decidere di avere "un'utilità marginale", sopravvivremmo lo stesso. Avremmo cambiato a quel punto la nostra identità "confederale" per divenire un'organizzazione di interessi legittimi ma parziali. Interessi la cui soddisfazione non guarda alla complessità delle dinamiche della società. Quando io faccio quella domanda mi pongo il problema di "chi" vogliamo rappresentare. Se veniamo percepiti come quelli a difesa dei garantiti e degli anziani, il passaggio successivo è che i lavoratori ci guardino come un'entità lontana. A volte mi capita di parlare con lavoratori che credono che il sindacato sia un'articolazione dello stato. Per questa ragione io sollecito i giovani sindacalisti ad analizzare in profondità le dinamiche che hanno cambiato il tessuto produttivo e che hanno cambiato la fisionomia dei posti di lavoro e le vite dei lavoratori. Alla nuova generazione spetta il compito di rompere gli schemi, con umiltà, sapendo soprattutto che nulla sarà regalato.

Luca Stanzione - Luigi pone questioni non facili da analizzare. In tempi così difficili non è possibile porsi domande semplici e darsi risposte confortanti. In punta di piedi provo a dire come la penso. Penso che in futuro nei libri di storia sarà raccontato questo tessuto produttivo e questo mercato del lavoro con l'immagine della polverizzazione e della frammentazione. Per "questo" intendo il contesto europeo e, nello specifico, dei paesi definiti del sud Europa. Non dico nulla di nuovo, prendo a riferimento l'analisi di De Rita. Questo tratto del mercato del lavoro spiega la domanda "chi vogliamo rappresentare?". Nel corso del '900 le generazioni che ci hanno preceduto hanno costruito una rappresentanza sindacale che assumeva il luogo dell'azienda e della fabbrica come il "luogo" in cui esercitare la rappresentanza sindacale. La storia della categoria di cui faccio parte aveva come "luogo" astratto quello della professione. L'identità delle persone - la percezione di se stessi - era legata al lavoro che si svolgeva. Ora, dentro il ciclo della "polverizzazione", noi abbiamo bisogno di affiancare ai luoghi tradizionali in cui esercitiamo la nostra funzione un luogo astratto che è "la vita delle singole persone". Deve essere centrale "la persona" in quanto lavoratore slegato da un luogo e da una professione.

Luigi Bresciani - Sono d'accordo, a maggior ragione se penso che i giovani cambiano in continuazione luogo di lavoro e professione e molto spesso fanno lavori che poco o nulla c'entrano con il loro percorso di studi. È un terreno di ricerca politica che facilmente può essere attaccato dai tradizionalisti, ma penso che sia una prospettiva coraggiosa. Per questa ragione, io sono convinto che il binomio "centralità della persona" e "sussidiarietà" non possa essere lasciato unicamente all'alfabeto del mondo cattolico. Perché "la persona" fa parte della cultura umanista tipica europea, dentro la quale si è sviluppata la storia dei progressisti europei e dentro la quale ha un posto d'onore la storia del movimento dei lavoratori. Persino la storia dei comunisti italiani è riconosciuta da tutti diversa rispetto alla storia degli altri comunismi per questa ragione. "Sussidiarietà" ha un'assonanza con "Mutualità". La storia della mutualità nasce come storia di libera associazione dei lavoratori. Le mutue in tutta Europa erano organizzate dalle leghe dei lavoratori senza alcuna regia statale. Con CISL e UIL, a Bergamo, stiamo pensando ad un'esperienza in questa direzione. Penso che non si debba replicare esperienze marginali, ma tentare di costruire qualcosa che guardi lontano.

L'accordo del 31 maggio affronta il problema della Rappresentanza...

Luca Stanzione - Qualche anno fa uscì il libro "L'altra casta". Un attacco al sindacato confederale non sulla sua funzione, ma sull'immagine che esso dà di sé a chi rappresenta. Quando prima Luigi accennava al pericolo che i lavoratori ci "guardino come un'entità lontana" credo si riferisse alla separazione tra rappresentati e rappresentanti che ora sta travolgendo la rappresentanza politica in forme per certi versi violente. È evidente che quel rischio lo corre anche il sindacato, soprattutto dentro la drammaticità della crisi economica. L'accordo del 31 maggio non è un accordo come gli altri. Non solo è un accordo storico, ma cambia alla radice i rapporti industriali in tutto il paese e il rapporto tra Organizzazione sindacale, iscritti e lavoratori. Quell'accordo è la migliore risposta a quel rischio di separatezza e distanza. Dal 31 maggio il singolo iscritto e il singolo lavoratore si riappropriano di un potere decisionale sulle proprie condizioni di lavoro. Mentre c'è chi sventola una finta democrazia diretta e digitale, le tre più grandi organizzazioni di massa del paese avanzano una proposta di autoriforma che certamente non parla solo al sindacato. Le esperienze di Rendicontazione Sociale che la FILT e la CGIL hanno fatto le ho sempre considerate come un ulteriore strumento di trasparenza.

Luigi Bresciani - La CGIL di Bergamo è stata una delle prime Camere del Lavoro in Italia a fare la Rendicontazione Sociale condividendo l'analisi secondo cui maggiore trasparenza e attenzione alle risorse è la precondizione per rappresentare chi, in questi

anni, vive una condizione economica disastrosa. L'accordo del 31 maggio è stato da molti sottovalutato. Il 28 giugno prima e il 31 maggio poi sono la filigrana con cui leggere la storia della CGIL degli ultimi decenni. Credo di non esagerare nel dire che la nostra storia passa attraverso queste due date e questa generazione di dirigenti sindacali sarà ricordata soprattutto per quegli accordi. Noi, prima della politica, abbiamo affrontato il grande problema della "crisi della rappresentanza" che attraversa il mondo occidentale e che ha tratti molto preoccupanti in Italia. Avanza un'idea del rapporto diretto col leader che dilaga anche tra chi storicamente ha condiviso la stessa storia di rappresentanza del mondo del lavoro nella dimensione della politica. Il merito, i contenuti e lo spirito dell'accordo del 31 maggio sono parte della cultura della CGIL; il consenso, anche dentro le nostre categorie, costituisce il miglior presupposto per costruire il nostro prossimo Congresso nelle forme più unitarie possibili. Infine, l'accordo del 31 maggio costringe anche la politica quando governa e il sistema delle imprese a modificare la relazione con il Sindacato.

Luca Stanzione - La crisi di Rappresentanza riguarda moltissimo il sistema delle imprese. Basti guardare alla complessità con cui la delegazione trattante del Contratto Collettivo Nazionale del Trasporto Merci ha dovuto fare i conti, ovvero la frammentazione delle associazioni di rappresentanza. Il problema della frantumazione della rappresentanza delle imprese è legato alla composizione del tessuto imprenditoriale italiano. In altri termini, il sistema di rappresentanza delle imprese rischia di essere unicamente la fotografia della polverizzazione e del nanismo industriale che attraversa il tessuto produttivo. D'altronde, per molti anni questo è stato il Paese del "piccolo è bello". Questo ha alimentato anche una crisi della cultura imprenditoriale italiana che non si è orientata all'innovazione e all'investimento in formazione.

Luigi Bresciani - C'è un problema di rappresentanza del sistema delle imprese. Lo dico non per consolarmi, ma perché il problema riguarda tutti. La mancanza di scelta dei gruppi dirigenti attraverso il merito, di cui ho parlato prima a riguardo del sindacato, è una malattia anche delle imprese e questo ha ricadute su tutto il sistema paese. L'Italia ha bloccato l'ascensore sociale e fa fatica ad uscire dalla crisi economica perché ha disinvestito nella formazione e nel legame tra questa e il tessuto produttivo. Per questa ragione oggi sia il sindacato sia le imprese sono chiamate insieme a fare uno sforzo di immaginazione e provare ad indicare una possibile direzione di sviluppo. Bisogna chiedersi: quale tipo di industria vogliamo? A quale terziario pensiamo? Per questo "avremo bisogno di tutta la vostra intelligenza".

Frammenti disordinati *in attesa di tempi migliori*

di Nino Cortorillo, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Servirebbe un'idea orizzontale della democrazia e dei diritti sociali. Metterli ogni volta in relazione ai diritti degli altri. Anche quelli che ancora non hanno diritti. Serve anche una redistribuzione nel tempo, che guardi al futuro.

Nei prossimi mesi si svolgeranno i congressi del Partito Democratico e della Cgil. Che possono essere l'occasione di segnare una grande, aldilà dei giudizi di ognuno, discontinuità. Nella primavera dell'anno prossimo si svolgeranno le elezioni europee e in molti enti locali. Sempre che questo governo, un calabrone che vola pur se non potrebbe, non cada sotto la pressione data da un partito della sua coalizione o se non accadrà per logiche indipendenti dalla stessa azione del governo.

Una cadenza di appuntamenti che meriterebbe uno straordinario sforzo di analisi che, anziché guardare agli assetti, alle maggioranze interne, o solo alle leadership, provasse a leggere, fuori da schemi ormai superati, i cambiamenti avvenuti e l'impossibilità di ripercorrere strade e risposte ormai esauste.

La nostra storia è pienamente collocata dentro il solco del progressismo europeo. Per questa ragione, dentro i cambiamenti profondi che investono il presente, credo sia necessario provare ad esplicitare alcune considerazioni che hanno l'ambizione di individuare le radici delle questioni in un periodo contraddistinto solo dalla superficialità dei posizionamenti, in un risiko che nulla ha a che vedere con l'analisi politica.

A cosa serve una sinistra che sa esprimere solo la difesa dei più poveri (concetto molto soggettivo visto che per il fisco siamo un paese di poveri, ma nei consumi siamo ricchi) o di quelli che protestano con la logica del "peggio di così non si può andare"?

Incapaci di organizzare quelli che hanno qualcosa da perdere che, lasciati a sé, sono preda della paura e quindi delle suggestioni più contraddittorie ed emozionali.

È la fiducia che guarda alle persone come amiche e vede lontano, mentre la paura associa un nemico alle risposte immediate. L'ideologia dello slogan antico "Non si tocca" anteposto a quasi tutto è stata spesso la premessa di una sconfitta. La usiamo ancora e ci sono anche buone ragioni, ma non sappiamo sostituirla con altre parole.

Il "non si tocca" delle tante corporazioni che s'illudono di salvarsi perché chiudono la porta al mondo. La disassunzione di responsabilità. Una società chiusa su di sé. Composta da atomi sociali. Legati da interessi difensivi.

Se i diritti sono rivolti verso di noi ed i doveri verso gli altri, come interpretiamo e dove collochiamo la difesa dei "diritti acquisti"? L'estensione di un diritto è quasi sempre una sua rilettura e la valutazione se sia sostenibile nell'oggi e nel futuro. La storia è, invece, portatrice di rivoluzioni che hanno spazzato via i "diritti acquisiti". Dietro la parola d'ordine "è un diritto" spesso si celano difese di condizioni di gruppi ristretti della società. Se quel diritto non è sostenibile e non è estendibile, ha in sé una valenza conservatrice.

Il livello dei servizi pubblici e del diritto di ogni cittadino a usufruirne cambia in ogni regione e città. Nel sud del paese sanità pubblica, trasporto pubblico, raccolta rifiuti, funzionamento della pubblica amministrazione, qualità dell'offerta turistica, infrastrutture e tecnologie di uso collettivo, sono fuori da ogni livello di confronto col resto del paese e con l'Europa. Questo gap non deriva da fattori esterni, ma dalla nostra incapacità di far funzionare quelli che solo nei convegni sono beni comuni, ma che nella loro gestione ridiventano imprese e enti utili sono a loro stessi. Il primo vero grande piano di ripresa sociale ed economica sarebbe far funzionare l'esistente, pulire le strade e le spiagge, alzare il livello della qualità dei servizi che è anzitutto il risultato del lavoro delle persone. Il sud appare ormai il sud di se stesso. La politica e anche noi voliamo alti.

Penso che un vero progetto rivoluzionario per il sud del paese sarebbe gestire il bene pubblico con i programmi di un partito conservatore del nord dell'Europa.

Ai giovani, ormai arrivati alla soglia dei 40 anni, che guardano nelle vetrine delle altre generazioni i diritti acquisiti che non vivranno, che risposta possiamo dare?

Solo qualche decennio fa, pensione significava per molti miseria e precarietà; mentre lavoro era sinonimo di tutela e sicurezza. Oggi il reddito medio dato dalle pensioni, escluse quelle sociali, è più alto del reddito medio dei giovani tra i 18 e i 35 anni. Che se riusciranno a lavorare paghe-

ranno la nostra pensione, ma non avranno diritto alla loro. Perché non è una cosa acquisita. A chi chiederanno una redistribuzione? Nessuna società può crescere ed avere energia positiva, innovazione, se si priva di coloro che mettono in gioco la propria vita futura. Non ciò che è acquisito, ma ciò che potrà esser conquistato.
Siamo stati abituati ad un'idea verticale della democrazia e delle conquiste sociali. Diritti che ci portano un gradino più in alto. Ottenere una quantità maggiore. Con risorse crescenti o con un debito pubblico sempre maggiore si trasformava in diritto anche ciò che non era o che paghiamo ora. Con risorse stabili o decrescenti la trasformazione dei diritti in spesa non può più esistere. Servirebbe quindi un'idea orizzontale della democrazia e dei diritti sociali. Metterli ogni volta in relazione ai diritti degli altri. Anche quelli che ancora non hanno diritti. Serve anche una redistribuzione nel tempo. Che guardi al futuro.
Indecisi tra un futuro visto come un buco nero e la lettura, giorno per giorno, dell'arretramento che viviamo. Senza capire il motivo. Se non i mostri che spiegano tutto e niente (la finanza, la casta, l'euro, la globalizzazione e via così).
Usiamo un determinismo e uno schematismo che vorrebbero spiegare con le stesse argomentazioni realtà totalmente diverse. Un breviario religioso privo, come nei farmaci, delle controindicazioni che pure la storia ci ha abbondantemente fornito.
La rilettura degli ultimi decenni come una sequela di sconfitte, cedimenti e tradimenti (ma quando è avvenuto il big bang)? Su fronti opposti c'è chi con disinvoltura motiva e giustifica quasi tutto e chi si affida ad una visione quasi esoterica della realtà tra Nostradamus e Dan Brown.
Un'impronta nichilista, ma camuffata da parole d'ordine apparentemente di sinistra che legge ogni fatto avvenuto come un complotto e ogni decisione, spesso non rinviabile o dipesa da fattori esterni, come un tradimento. D'altronde va di moda l'autocritica in conto terzi. Ovviamente spietata.
Il '900 è il secolo dell'espansione della democrazia. Quella politica e quella sociale.
Mentre vivevamo una guerra fredda tra due mondi, in realtà la democrazia in occidente ha vissuto una dialettica e un conflitto (tra cattolici e socialisti, tra capitale e lavoro) in grado di far crescere e ridistribuire la ricchezza prodotta. Da qui nasce lo stato sociale. Non da altra mitologia. Al contrario, il comunismo realizzato o è imploso, non lasciando nulla o macerie dietro di se, o si è trasformato in un immenso laboratorio neocapitalista.
Che dovrà costruire un suo nuovo welfare e quindi guardare all'Europa.
Demonizzare la globalizzazione appare

come la lettura che i nobili davano della nascita della borghesia. O dell'occidente di fronte alle colonie che diventavano stati sovrani. Il mondo non sta regredendo, ma cambiando. Anche in forme tumultuose ed incontrollabili e ancora colme di ingiustizie, ma spostando opportunità, riducendo la miseria e compiendo una trasformazione che è pari solo alla rivoluzione industriale.
Il G8 è diventato G20 e Brasile, India e Corea ci hanno superato nella produzione industriale, ma noi, con snobismo intellettuale pari solo a cecità politica, sosteniamo imperterriti che in quei paesi è aumentata la disuguaglianza.
Negli anni '60 e '70, la sinistra europea assumeva senza alcuno spirito critico e di contesto teorie che arrivavano da oriente come la rivoluzione culturale o dal terzo mondo inneggiando a rivoluzioni rovinose e teorie economiche fallimentari. Realtà agricole e senza industrie da cui attingevamo modelli per una società in pieno sviluppo capitalistico e consumistico. Al contrario, oggi che dovremmo guardare a cosa accade, non per copiare ma per capire, non solo ci ritraiamo, ma guardiamo con sospetto ed emettiamo giudizi drastici e negativi. Sbagliavamo allora e sbagliamo adesso.
Se globalizzazione e informatica, le due rivoluzioni in atto, cambiano il mondo e hanno la capacità di spostare produzioni e informazioni fuori dai confini, dovremmo ripensare all'Italia con le sue opportunità irripetibili e non replicabili. Il territorio non come antagonista del mondo ma come opportunità e apertura al mondo. Un territorio devastato in tante sue parti da abusivismi di massa, da incuria pubblica e privata, da un'insopportabile capacità di sporcare spiagge e città. Ma i migliori intellettuali sono invece affascinati dalla protesta contro una galleria in una valle ai confini dell'Italia, confondendo il bene comune che richiederebbe responsabilità collettive e rispetto per il nostro paese in ogni sua realtà.
Il declino dell'Italia non si misura solo nel Pil o nei dati economici e sociali. Sembra in atto un progressivo scivolamento in quasi tutte le sue componenti che rifiutano l'interesse nazionale come baricentro del proprio agire.
Se volessimo vedere quello che non è declino, ma decadenza di un paese dovremmo leggere, invece delle pagine nazionali dei quotidiani, quelle locali. Troveremmo fatti e azioni e comportamenti, individuali o ascrivibili a intere comunità, che segnano fin dove arriva il degrado ambientale e civile. Una assuefazione progressiva rotta solo da piccoli e grandi conflitti ogni volta che qualcosa interviene e che catalizza le tensioni di una comunità o la sua parte più energicamente visibile.
Un sistema politico in cui l'anomalia non è mai sinonimo di originalità.
Un partito ora secessionista ora federalista sempre razzista che è stato al governo del paese per anni.
Un partito a monarchia assoluta il cui leader ha tentato di sovvertire ogni regola istituzionale e il cui assoluto interesse è in grado di piegare quelli del paese e della sua parte ai suoi facendoli coincidere. In questi giorni, il ritorno alle origini di Forza Italia appare come voler re-iniziare la partita dopo averla persa.
Un non partito che sull'onda della crisi e del disfacimento degli altri partiti è guidato da un guru che ha come modello non la democrazia suggestionante della rete ma la sua parola e le sue decisioni inappellabili, pena l'immediata gogna e messa al bando del dissenso.
Riporto di seguito una sua illuminante dichiarazione ed emblematica concezione della democrazia.
"Il 50% degli agenti diritto al voto non va a votare, e il 50% di quelli che votano non sanno cosa devono votare o cosa significa

il loro voto. Bisognerebbe fare un esame a chi va alle urne, chiedergli cos'è la Costituzione, di cosa tratta, quanti articoli ha, cos'è il codice penale, cos'è la libertà di stampa, cioè vedere se sanno quelle tre, quattro cose che gli danno il diritto di votare, se no il diritto di voto non ha più senso".
Il paradosso del tenere insieme l'esame di abilitazione al voto al salire sul parlamento a difesa della Costituzione.
La democrazia diretta è parte di quella rappresentativa. Non la sostituisce. Ha in sé, invece, se esercitata come modello generale, un'idea pericolosa di leaderismo e legame tra popolo e decisione senza alcuna mediazione. Al contrario, la rappresentanza politica è mediazione di interessi. Ed anche di differenti principi. La scrittura della Costituzione ne è la prova più grandiosa.
Tre partiti senza analogie in alcun paese europeo e che ci rendono ormai oggetto di studio più che di confronto.
O un altro partito a sinistra che, come fosse una linea gotica della politica, a nord è contrario all'alta velocità e a sud ne richiede invece rapidissimi finanziamenti per farla arrivare anche dove non ha senso.
Quello maggiore, del centro- sinistra, preda di un permanente svuotamento e ridiscussione sul perché è nato, su quali identità poggia il proprio ruolo e quale sia la sua visione futura del paese. Con nuove leadership che sembra vogliano conquistare quel partito solo per offrirlo come sacrificio alle tante e giuste proteste dei suoi aderenti per quanto avvenuto in questi mesi. Ma così l'euforia si trasformerà in disorientamento in pochissimo tempo. La disinvoltura del linguaggio non copre, ma è la sostanza. Trovo incomprensibile a chi ha scelto di far parte di una comunità politica l'uso del noi e loro. Io è voi. Oppure prendere con facilità le tante ferite aperte, nel governo, nel partito, nel mondo reale, e darne la responsabilità sempre ad altri. Apprezzerei il coraggio di chi si presentasse dicendo semplicemente "anche se noi non siamo responsabili di quanto avvenuto, ce ne assumiamo la responsabilità". Come dire "right or wrong this is my country".
Smacchiare il giaguaro o asfaltarlo? La differenza tra la poetica del Viava e la prosa del bitume.
Nel mentre un governo degli opposti tenta di governare in un parlamento e quadro politico dove sembrano tutti all'opposizione. E sempre pronti alla prossima campagna elettorale.
Pronti a vincere dentro la propria parte politica e contro le altre.
Il governo o meglio il governare è la brutalità della responsabilità e la consapevolezza dei ridotti margini di manovra. Oltretutto in questo contesto.
Anche chi era partito fautore keynesiano di un aumento della spesa pubblica oggi ammette che non si trova 1 miliardo di euro per evitare l'aumento dell'Iva. Così come la sinistra, anche più radicale, negli enti locali è protagonista di vendita di aziende che svolgono sevizi pubblici o di aumento delle tariffe.
La miglior metafora di questi anni e della incapacità della sinistra di affrontare il tema è data dalla sequela di decisioni, ripensamenti, battaglie ideologiche a destra e sinistra, sull'Ici prima e l'Imu poi. Si mette, si decide di ridurla, poi si leva, poi si reintroduce con altro nome e il giorno dopo la si vuole modificare sino ad eliminarla in meno di dodici mesi.
Possibile che si approcci al giusto tema della tassazione delle rendite non tarando l'intervento su un paese dove l'80% è proprietario della prima abitazione? E agitare il tema come se da questo derivassero risanamento e investimenti risolutivi di una crisi del paese che ha ben altre origini e profondità?

Nei giorni successivi al temporaneo superamento dell'Imu il settimanale della Cgil titolava "E ora una vera patrimoniale". Con un salto tra realtà e proposta che segna anche per noi questo clima di permanente incertezza.
Servirebbe un ripensamento radicale tra progetti, piani, programmi e il loro abbandono e oblio non solo nelle decisioni del governo, ma nello stesso dibattito del paese.
Abbiamo molti più vincoli che opportunità. Vincoli che derivano dal mutato contesto mondiale e dalle decisioni che abbiamo preso in Europa. Ma ancor di più sono i vincoli che abbiamo determinato in questi decenni nel nostro paese e che sono solo il frutto delle nostre scelte. Solo per i demagoghi le opportunità sono l'azzeramento dei vincoli. Che spesso sono regole condivise in altri luoghi.
La storia è fatta di se e di ma. Coloro che affrontano ogni problema con la sicurezza del "senza se e senza ma", non si pongono il tema che sempre vi sono alternative e quindi rifiutano il dilemma di quali scelte possibili.
Questi anni ci presentano realtà nuove e cambiamenti che proseguiranno.
Globalizzazione, debito pubblico insostenibile, welfare da ripensare, nuove immense povertà di intere generazioni, declino delle tante articolazioni e componenti del paese, industria in arretramento e sparizione delle grandi imprese motore della crescita del paese nel dopoguerra, forze politiche e sociali che agiscono in una permanente emergenza.
Possiamo semplicemente agire con le vecchie ricette, pensando che la prossima volta sarà quella buona?

La scuola che verrà. *Ricomincio da quattrocento?*

di Fabrizio Dacrema, CGIL Nazionale

L'anno scolastico appena iniziato è il primo successivo ad una legislatura in cui è stato portato un attacco epocale all'istruzione pubblica. Il Governo Berlusconi, rispetto al quale il Governo Monti ha agito in sostanziale continuità, ha tagliato a scuola e università più di otto miliardi e ha colpito a fondo le loro capacità di essere effettivamente aperte a tutti.
Le conseguenze sono sotto i nostri occhi: sono diminuiti gli insegnanti e aumentati gli alunni, le classi spesso sono sovraffollate, le scuole hanno edifici insicuri e inadeguati, gli operatori scolastici lavorano in condizioni sempre più difficili. Così, inevitabilmente, aumentano le disuguaglianze, i soggetti più deboli incontrano difficoltà di apprendimento, non diminuisce la dispersione scolastica, le iscrizioni all'università subiscono un pesante calo.
Questo grave indebolimento della capacità inclusiva di scuola e università è ancora più grave nel nostro paese già storicamente caratterizzato da un vero e proprio deficit formativo evidenziabile dal 45% della popolazione 25-64 anni in possesso al massimo della licenza media, contro una media europea del 27,3%.
Declino della conoscenza e declino economico e civile non possono che procedere di pari passo in un contesto globale dove la capacità di innovazione economica e di partecipazione democratica sono direttamente proporzionali ai livelli di sapere dei lavoratori e dei cittadini.
Questo anno scolastico inizia finalmente con una serie di misure senza il segno meno e con uno stanziamento di 400 milioni. Certo, si tratta di un decimo delle risorse che il governo ha saputo trovare per eliminare l'IMU ma, dopo i tagli Tremonti/Gelmini, siamo indubbiamente di fronte a una ripresa, per quanto timida, di politiche ricostruttive dei sistemi pubblici di istruzione e formazione. Un primo risultato delle iniziative continue di contrasto e di proposta che hanno visto protagonista il nostro sindacato.
Dispersione e insuccesso scolastico, potenziamento e qualificazione dell'offerta formativa, diritto allo studio e welfare studentesco, valorizzazione del personale sono i punti correttamente individuati per la ri-partenza di politiche di investimento nella formazione e nella ricerca.

I tagli Tremonti/Gelmini hanno colpito i soggetti più deboli, impoverendo le opportunità di individualizzazione degli interventi didattici e destrutturando i modelli educativi più inclusivi. Da qui inevitabilmente si doveva ripartire: lotta alla dispersione scolastica con un programma di didattica integrativa a partire dalla scuola primaria. In Italia i giovani tra i 18 e i 24 anni che hanno abbandonato gli studi senza conseguire un diploma di istruzione o una qualifica professionale sono ancora il 18,8% contro una media europea del 14,1% e con l'obiettivo del programma Europa 2020 di non superare il 10%. Così, accanto agli interventi finanziati con i fondi europei del Piano Azione e Coesione nelle regioni del sud comprese nell'obiettivo convergenza, nelle aree a rischio dispersione potranno essere attivati progetti per il rafforzamento delle competenze di base con metodi individualizzati e ampliamento del tempo scuola per i gruppi di alunni in difficoltà. Giustamente si attribuisce un'attenzione particolare alla scuola primaria, un settore particolarmente colpito dai provvedimenti Gelmini e dove gli interventi sono più efficaci perché puntano al decondizionamento precoce. Positivi anche gli interventi di promozione dell'attività di orientamento degli studenti: ogni scuola secondaria dovrà inserire nel proprio piano dell'offerta formativa iniziative in merito.
Finisce quindi il trend di continuo impoverimento dell'offerta formativa pubblica, aumenta il tempo scuola per la lotta alla dispersione scolastica, l'orientamento diventa un'attività da garantire a tutti gli studenti, si finanziano progetti di interazione tra istituzioni formative e istituzioni culturali, gli interventi sui curricoli non sono più solamente finalizzati a ridurre gli orari ed a togliere

discipline. Torna, infatti, la geografia generale ed economica, giustamente considerata essenziale nel percorso di studi degli istituti tecnici e professionali.
Lo stesso si dovrà fare per ripotenziare, ad esempio, le attività dei laboratori dopo i tagli della Gelmini.
Tornano anche politiche di sviluppo del diritto alla studio, sia pur con diversi interventi insufficientemente finanziati, ma che denotano consapevolezza della necessità di aiutare i soggetti più in difficoltà economica a continuare gli studi: si rifinanzia con 100 milioni il Fondo per le borse di studio degli studenti universitari, 15 milioni sono per coprire le spese di trasporto e ristorazioni agli studenti capaci e meritevoli ma privi di mezzi, altri 15 per la connettività wireless nelle scuole secondarie, 40 annui per ammortamento dei mutui da parte di Regioni e Enti Locali per interventi di edilizia scolastica e universitaria. Inoltre, sono previsti interventi per ridurre i costi per i libri di testo: comodato d'uso, possibile uso delle precedenti edizioni, maggiore controllo sul rispetto dei tetti di spesa, facoltatività dell'adozione dei libri di testo, limitazioni dei testi consigliati. È cancellato il bonus maturità in attesa di nuove forme di valorizzazione del curriculum scolastico per gli studenti che accedono all'università.
Si pone poi fine alla crescente precarizzazione dei lavoratori di scuola, università e ricerca. Stabilizzazione e formazione sono le chiavi interpretative degli interventi per valorizzare il personale e, di conseguenza, qualificare l'offerta formativa. Due aspetti profondamente interconnessi perché la stabilità è pre-condizione per investimenti del singolo e del sistema nella professionalità degli operatori. Il decreto del Ministro Carrozza prevede, infatti, un piano triennale di 60 mila assunzioni a tempo indeterminato di docenti e ATA e di 27 mila insegnanti di sostegno per garantire la necessaria continuità didattica agli alunni disabili. Sono previsti 10 milioni per la formazione del personale finalizzata a migliorare il rendimento della didattica, particolarmente nelle zone in cui i risultati dei test di valutazione sono meno soddisfacenti ed è maggiore il rischio socio-educativo.
Agli insegnanti è riconosciuta la gratuità per l'ingresso nei musei, come avviene nella maggior parte dei paesi europei. Per i dirigenti scolastici è prevista una nuova procedura selezione analoga a quella di tutta la dirigenza pubblica affidata alla Scuola Superiore di Amministrazione.
Infine, da segnalare l'iniziativa del Ministro Cecilie Kyenge che in ogni provvedimento coglie l'occasione di inserire misure concrete che migliorano le condizioni di vita dei migranti: in questo ha introdotto la garanzia del permesso di soggiorno per la frequenza dei corsi di istruzione e di formazione.
Il punto più debole di questo provvedimento è la sottovalutazione del Contratto, la cui apertura immediata è rivendicata dalla CGIL, come strumento essenziale per realizzare i cambiamenti necessari per migliorare la qualità dei sistemi formativi, evitando inaccettabili ingerenze nelle prerogative negoziali.
Un primo passo positivo, quindi, ma non la svolta necessaria proposta nel nostro Piano del Lavoro: la corretta individuazione delle priorità su cui intervenire si scontra con l'insufficienza delle risorse messe a disposizione e, ancora una volta, sottolinea la necessità di scelte politiche capaci di reperirle nelle vaste aree dell'evasione fiscale e della rendita per investirle nella formazione, nella ricerca e nella creazione di lavoro qualificato.

I contratti nazionali nei trasporti *al tempo della crisi*

La ragione prima del ruolo del sindacato si ritrova nella contrattazione. Il rinnovo dei contratti nazionali ha obiettivi non solo di tutela del reddito, ma di governo della normativa che disciplina il lavoro in una fase di crisi generale e di trasformazione di interi settori economici. Evitare dumping contrattuali passa attraverso un processo di inclusione del lavoro che rientra nella filiera di un settore. La Filt assegna all'estensione dell'ambito dei contratti nazionali e alla omogeneità dei trattamenti una scelta irreversibile. Tenere insieme grandi imprese e attività artigiane, multinazionali e cooperative impedendo che si realizzino, come spesso accade, contratti nazionali basati sulla dimensione e tipologia d'impresa. Contrattare in tempo di crisi avendo sempre presente che la tutela del lavoro non può far compiere scelte corporative o avulse dal contesto. I molti contratti in fase di rinnovo vanno quindi letti e valutati dentro queste scelte che abbiamo assunto.

Contratto Logistica, Trasporto Merci e Spedizione

di Giulia Guida, Segretaria Nazionale Filt-Cgil

Il rinnovo del contratto nazionale Logistica, Trasporto Merci e Spedizione, scaduto il 31 dicembre 2012 e siglato il 1 agosto 2013, si è svolto nella fase più acuta della crisi economica italiana che ha colpito l'intero settore della logistica.
Certamente l'apertura a giugno 2013 di una procedura di licenziamento collettivo per 854 dipendenti della multinazionale Tnt ha rappresentato la prima grave crisi di un settore, come quello dei corrieri espressi, che fino a qualche mese fa continuava a registrare aumenti di volume di traffico e margini di crescita. In particolare, è venuto meno un modello profondamente radicato nel mercato italiano, caratterizzato da forme di terziarizzazione a ribasso, a cui non ha mai corrisposto una scelta industriale di qualità, ma solo l'abbattimento dei costi del lavoro e delle condizioni dei lavoratori, attraverso lo schiacciamento delle tariffe sul mercato.
Altresì l'autotrasporto italiano, nei primi sei mesi del 2013, ha subito un consistente calo del traffico per effetto di una preoccupante riduzione della domanda interna e quindi della movimentazione delle merci. Un settore già messo in crisi da una concorrenza sleale praticata dai tanti vettori italiani e stranieri che, attraverso un abuso della normativa europea sul lavoro in somministrazione transnazionale e sul cabotaggio, estromettono dal mercato le aziende sane che operano nel rispetto delle regole e della trasparenza.
Inoltre, anche lo stesso modello cooperativistico che opera nella filiera della logistica, registra un notevole freno nella gestione delle attività, per effetto di un disordine sociale avvenuto nei luoghi di lavoro, caratterizzati da condizioni di eccessiva precarietà e sfruttamento, dove le differenze culturali e religiose sono divenute elemento di condizionamento per vertenze sindacali di organizzazioni autonome.
Un modello fondato sulla gradualità di applicazione degli istituti contrattuali che in tanti anni ha certamente agevolato l'estensione della filiera produttiva, ma oggi non più sostenibile per un serio e concreto sviluppo del settore.
In tale contesto e nella piena consapevolezza di affrontare il rinnovo in un momento di grave crisi economica, la Segreteria Nazionale Filt-Cgil ha scelto di presentare nei tempi dovuti una piattaforma unitaria di rinnovo, poiché nella crisi un contratto collettivo può essere non solo uno strumento di difesa salariale, ma anche un aiuto per affrontare le problematiche del settore e migliorare le condizioni di lavoro di tutti gli addetti.
La piattaforma approvata, dopo una discussione condivisa con le strutture territoriali ed il comitato di settore, conteneva elementi necessari per fronteggiare nodi strutturali come la distribuzione delle merci, settore in cui i livelli di precarietà dei lavoratori hanno raggiunto livelli allarmanti. Altro punto centrale della piattaforma una disciplina del mercato del lavoro che tutelasse il lavoro subordinato per le nuove occupazioni. Per l'autotrasporto erano previsti gli obblighi informativi a carico delle imprese sui contratti in somministrazione transnazionale e cabotaggio, così come percorsi di qualifica professionale per il personale viaggiante ed aumenti salariali in grado di difendere il potere d'acquisto dei lavoratori.
La trattativa tra le parti, nonostante molte associazioni datoriali avessero chiesto una moratoria di un anno e lo slittamento del rinnovo ad altri periodi, è iniziata nei tempi previsti. Dall'inizio si è registrata una volontà delle controparti di destrutturare nella crisi il contratto, presentando una piattaforma datoriale di 28 punti composti dall'annullamento della

tredicesima, della quattordicesima, delle ferie, dei permessi. Inoltre, la piattaforma delle controparti prevedeva l'abbattimento dello straordinario e dei primi tre giorni di malattia, l'elevazione dell'orario di lavoro. Richieste che seguivano una logica datoriale che ancora una volta ha inteso il costo del lavoro come unico elemento di competizione sul mercato e la soluzione di problemi strutturali attraverso lo svilimento del contratto e l'interlocuzione con il Governo nei luoghi deputati.
È fondamentale ricordare che la trattativa è stata anche fortemente condizionata dalla richiesta del mondo della committenza di escludere, attraverso un articolo contrattuale, la responsabilità solidale regolata ai sensi della legge 92/2012 ed in proseguimento degli impegni assunti con l'Avviso Comune nel contratto sottoscritto il 26 gennaio 2011.
La Filt con l'intera delegazione trattante ha intrapreso una battaglia giusta nel contrastare tale disegno e difendere il diritto individuale dei lavoratori garantito da una legge, sostenendo invece che occorreva una legge nazionale sugli appalti, tale da garantire correttezza, trasparenza e monitoraggio vero sulle modalità di appalto.
Le controparti hanno dimostrato solo ed esclusivamente l'interesse ad ottenere l'esonero e di non volere sottoporsi ad ulteriori procedure tali da garantire certezza e congruità degli appalti, in un settore dove l'illegalità e l'evasione contributiva hanno raggiunto livelli allarmanti.
Nonostante le profonde divergenze e la crisi incalzante, si è riusciti a siglare il contratto in tempi contenuti rispetto ai rinnovi precedenti, riconoscendo un aumento contrattuale di 108 euro con i primi 35 euro come trance erogata nel mese di giugno attraverso l'elemento di garanzia, i successivi 35 euro ad ottobre 2014 ed infine 38 euro ad ottobre 2015. Inoltre, è stata concordata l'una tantum, a titolo di arretrati, di 88 euro che saranno erogati tra novembre 2013 e febbraio 2014. Un altro segnale importante è rappresentato dall'aumento della trasferta per gli autisti di 0,60 nel 2014 ed ulteriori 0,60 nel 2015, che sembra poca cosa, ma era bloccato ormai da diversi rinnovi. Fondamentale è il termine della sterilizzazione su tutti gli istituti contrattuali degli aumenti salariali ormai prolungata da anni e la novità che nel corso della vigenza contrattuale non ci sarà alcuna verifica economica. Nella parte normativa si è riusciti ad affrontare e determinare un articolo in grado di stabilizzare i lavoratori precari nel settore della distribuzione merci a fronte di accordi sindacali aziendali con un'estensione dell'orario di lavoro a 44 ore. Altri punti essenziali sono: il rafforzamento della contrattazione di secondo livello in grado di consolidare le aziende; l'obbligo di informativa da parte delle Rsu o delle Rsa sui lavoratori in somministrazione transnazionale; l'accordo sull'autotrasporto per gestire la crisi ed evitare l'annullamento degli istituti contrattuali; il livello di parametro intermedio per gli autisti assunti a tempo indeterminato con possibilità di carriera per il personale già in forza; l'aumento delle percentuali del lavoro a tempo determinato e part-time per contrastare l'abuso del lavoro a chiamata e favorire nuova occupazione.
Dal 1 settembre sono state avviate le consultazioni in tutti i luoghi di lavoro, attraverso assemblee capillari, per presentare l'ipotesi di accordo anche nelle aziende aderenti alle associazioni datoriali che non hanno ancora firmato il rinnovo del 1 agosto 2013, come le centrali cooperative, Fita Cna e Confartigianato ed Assologistica. Già nei primi giorni di settembre le organizzazioni sindacali hanno incontrato tali associazioni al fine di concretizzare l'adesione al contratto. Un punto che è stato posto al centro della discussione con loro: non è più possibile all'interno del settore creare condizioni di dumping salariale e contrattuale. Il contratto dovrà essere esigibile nella sua piena interezza.
Dopo l'esito della consultazione tra i lavoratori, sarà sciolta la riserva dalle segreterie nazionali Filt, Fit e Uilt sull'ipotesi di accordo, nella consapevolezza che il contratto non basterà a risolvere i nodi strutturali del settore. Occorrerà rendere da subito esigibile un confronto con il Governo, convocando uno dei tavoli promessi dal ministro dei Trasporti Maurizio Lupi sulla logistica, poiché questo settore strategico per l'economia italiana necessita di una politica infrastrutturale in grado di garantire crescita, sviluppo e nuova occupazione.

Contratti Autostrade e Autonoleggio

di Tatiana Fazi, Segretaria Nazionale Filt-Cgil

Ogni contratto che scade apre tutta una serie di aspettative: si tirano le somme di quel che é stato, di quello che è mancato, di quello che non si è portato a casa la volta precedente e che vale la pena continuare a chiedere.
Dietro ogni contratto, piccolo o grande che sia, c'è sempre un grande lavoro fatto di studio, di lunghe riunioni, di assemblee, di incontri e "scontri".
Anche questa volta l'iter si è ripetuto, ma con una difficoltà in più: ogni trattativa contrattuale é stata influenzata dal difficile contesto storico ed economico del paese e da una crisi che, se pur in modalità diverse, non ha risparmiato nessuno.
Giocare all'attacco con queste premesse risultava compito arduo; difendersi, possibile ma non semplice.
Eppure, nonostante ciò, la nostra categoria è riuscita a chiudere dignitosamente diversi contratti e non solo nei settori meno esposti alla crisi.
Da parte mia ho avuto la possibilità di confrontarmi su diversi tavoli contrattuali: quello del noleggio e delle autoscuole più esposti alla crisi, dove molte aziende hanno dovuto ricorrere alla solidarietà e in alcuni casi alla mobilità; quello delle autostrade, settore sicuramente da sempre più garantito, ma forse proprio per questo meno pronto ad affrontare un periodo non facile a causa del calo del traffico dovuto essenzialmente a tre fattori - l'aumento del costo del carburante, la diminuzione delle trasferte per lavoro e degli spostamenti per vacanze e svaghi.
In entrambi i casi non è stato semplice.
Trovarsi di fronte aziende pronte a cogliere ogni occasione per ribadire le difficoltà economiche, la crisi, la situazione disastrosa delle nostre industrie non ha agevolato il compito.
La nostra capacità, però, è stata quella di non arrivare impreparati all'appuntamento e riuscire a prendere in contropiede le parti datoriali. Consapevoli, infatti, dei problemi più o meno veri e gravi delle controparti, abbiamo deciso di dare in questa tornata contrattuale una forte spinta alla parte normativa, nel tentativo di dare benefici immediati alle lavoratrici ed ai lavoratori.
Ci é parso utile, almeno in una prima fase, lasciare 'litigare' gli altri sulle quantità economiche e sulle vere ragioni della crisi e intanto migliorare quella parte dei contratti riguardante welfare, conciliazione dei tempi di vita e di lavoro e clausole di salvaguardia.
Nel Contratto delle Autostrade è stata resa esigibile la reversibilità nel part-time con particolare attenzione alle malattie, alla cura dei minori e di parenti disabili, al dopo maternità. Sono stati elevati a due giornate i permessi per nascita di figli, innalzato a sei mesi il periodo di aspettativa in caso di malattia grave. Abbiamo inoltre introdotto il principio del telelavoro con particolare attenzione alle lavoratrici madri e ai lavoratori padri nonché per cure di familiari.
Un altro intervento importante ha riguardato l'avvio di un percorso per la definizione di una polizza sanitaria di settore, impegnando le aziende che ancora non hanno istituito una copertura sanitaria a provvedere, entro il 31 dicembre, a versare gli importi accantonati direttamente nella busta paga dei lavoratori.

Sulla previdenza complementare è stato concordato un contributo a totale carico della sola parte aziendale pari a mezzo punto (0,5%) da luglio 2014 ed un ulteriore contributo sempre di mezzo punto a partire da dicembre 2015. Complessivamente l'1% della retribuzione da destinare alla previdenza complementare.
Nel Contratto dell'Autonoleggio, invece, di particolare rilevanza è stata l'introduzione della clausola di salvaguardia in caso di esternalizzazioni, l'aver elevato a 18 mesi il periodo di aspettativa per gravi malattie. Abbiamo introdotto uno strumento, ancora poco conosciuto nel settore ma fortemente richiesto da lavoratrici e lavoratori, come il principio della banca ore. Abbiamo riconosciuto il diritto di precedenza ai cosiddetti stagionali sia per i contratti a tempo indeterminato sia per quelli a tempo determinato e abbiamo innalzato la quota per l'assistenza sanitaria integrativa permettendo così di offrire ulteriori prestazioni sanitarie Come nelle autostrade, anche nell'autonoleggio abbiamo stabilito un aumento dell'1% sulla previdenza complementare a solo carico delle aziende.
Diritti, conciliazione tra tempi di vita e lavoro, assistenza, previdenza sono temi

fondamentali in ogni rinnovo, ma ci é parso importante valorizzarli ancora di più in questo momento storico cosi complicato.
Abbiamo sostenuto l'idea di contribuire in maniera concreta ad una più facile gestione della vita familiare, agevolando la conciliazione dei tempi di vita e lavoro e diminuendo in questo modo la necessità di ricorrere ad aiuti esterni con conseguente diminuzione del reddito. Abbiamo privilegiato la possibilità di offrire un aiuto maggiore sul piano dell'assistenza sanitaria che vada ad integrare il servizio sanitario e che contribuisca a coprire parte delle spese sostenute. Abbiamo tentato di salvaguardare l'occupazione ponendo clausole in caso di esternalizzazioni e migliorando i diritti degli stagionali, oggi ancora più deboli. Abbiamo cercato, infine, di ambire a tutelare anche "quello che sarà" con un contributo importante ad integrazione della pensione, riuscendo, anche in un momento di crisi, a sottoscrivere contratti dignitosi con vantaggi normativi per lavoratrici e i lavoratori e con ricadute positive anche sul reddito.
Sulla parte economica vera e propria, che abbiamo lasciato per ultima, ma non per questo trascurabile, ci siamo dovuti scontrare con la forte resistenza delle aziende nell'avvicinarsi alle richieste economiche proposte dalle organizzazioni sindacali.
Con immensa fatica e, per il settore autostradale, anche a seguito di uno sciopero proclamato nella giornata segnalata da bollino nero a causa dell'esodo estivo e revocato in extremis, si è giunti alla sottoscrizione dei contratti con un incremento sui minimi tabellari di 150 euro a regime per i lavoratori e le lavoratrici autostradali e 105 euro per quelli dell'autonoleggio.
Va sottolineato, perché non scontato, che entrambi i contratti sono stati rinnovati con un ritardo di 'soli' sei mesi rispetto alla naturale scadenza con tutte le ricadute positive che questo comporta.
Per la mia esperienza posso dire: rinnovare i contratti nella crisi si può!

Contratto del Trasporto Aereo

di Mauro Rossi, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Il 2 agosto scorso si è finalmente formalizzata l'intesa per la stipula della "Parte generale" del Contratto nazionale del Trasporto Aereo. Si è giunti a questo risultato dopo sette mesi di trattativa con alterni alti e bassi, diversi protocolli sottoscritti in sede istituzionale e, per noi, dopo quasi tre lustri dalla nostra Assemblea di Malpensa dove ha radici il nostro progetto complessivo di riordino dei contratti nei trasporti.
Una visione, la nostra, complessa e di sistema che ha faticato non poco ad esser prima compresa e poi condivisa dal variegato mondo delle nostre controparti e dalle altre organizzazioni sindacali.
Un periodo, quello prima della pausa estiva, che ha registrato un'accelerazione verso il traguardo, stavolta molto positiva, del complesso sforzo della FILT sui diversi contratti del settore dei trasporti.
Le difficoltà non sono naturalmente mancate. Il settore è in preda alle tipiche disfunzioni generate dall'assenza di sistema. Manca una politica dei trasporti che non ha mai impegnato veramente in una fase progettuale i governi nazionali e locali che da anni si succedono nel nostro Paese.
Malgrado le enormi difficoltà però, quasi inattesa per gli scettici, si è materializzata negli ultimi sette mesi la possibilità di coinvolgere sui temi del Contratto Collettivo di Lavoro le diverse nostre controparti.
Le crisi strutturali dei vettori, la giungla degli aeroporti, il grave ridimensionamento della massa critica di aziende come Atitech a Napoli o AMS a Fiumicino, figlie del default della vecchia Alitalia Lai, hanno dato luogo ad una lenta, ma ad oggi ininterrotta, fase di progressivo collasso dell'industria del trasporto aereo, che lascia poco spazio ad un'idea di prospettiva. Dentro questo contesto siamo riusciti a coinvolgere le principali aziende e le loro associazioni datoriali attorno all'idea del CCNL, inteso come fonte primaria di regole sul lavoro. Un'idea, quella del CCNL, che rappresenta la prima occasione per

tentare di riprogettare un terreno comune di confronto e il volano di una possibile strategia di creazione di un "sistema", unica via, a nostro giudizio, per evitare il definitivo dissesto dell'industria italiana del trasporto aereo.
Il negoziato si è giovato dell'aiuto fondamentale ricevuto dagli accordi interconfederali del 28 giugno 2011 e del 31 maggio 2012 sulle linee guida in tema di contrattazione e rappresentanza, che hanno permesso alle parti di ricollocarsi in un contesto relazionale responsabile e fattivo. Grazie al costante impegno, in primo luogo della FILT, si è dunque finalmente riusciti a tagliare il primo traguardo: la firma del testo che costituisce l'intesa sulla "parte generale" del contratto nazionale di settore.
Di particolare rilevanza l'intesa sull'ambito di applicazione del CCNL che le parti, dopo molte frizioni, hanno condiviso che sia estesa all'intera filiera dell'industria del trasporto aereo (gestori aeroportuali, vettori, servizi aeroportuali di assistenza a terra, catering aereo, servizi ATM di controllo del traffico aereo e servizi di manutenzione), comprendendo tutte le attività relative all'espletamento dei servizi diretti ed indiretti. Il CCNL diviene un unico riferimento quindi, per gli addetti che direttamente o indirettamente, attraverso appalti e subappalti, svolgono le attività tipiche del trasporto aereo. Un contratto che definisce il superamento di quella frammentazione e diversificazione delle condizioni di lavoratrici e lavoratori del settore che ha accompagnato la polverizzazione della filiera produttiva a causa della selvaggia ed ideologica liberalizzazione dei servizi che nel nostro Paese ha distrutto il valore lavoro e per lo più peggiorato la qualità del servizio offerto.
Il confronto è stato lungo e duro su diversi snodi fondamentali come ad esempio sull'istituto, per noi irrinunciabile, della "clausola sociale". Il risultato è davvero apprezzabile. Con il nuovo CCNL si conferma e si estende l'istituto che difende l'occupazione nei passaggi di attività tra diverse aziende.
Il passaggio epocale del contratto si è potuto compiere grazie ad una più larga consapevolezza della inadeguatezza dell'intero sistema industriale o, meglio, dell'assenza ormai non più tollerabile di un quadro d'insieme di regole che caratterizzi un settore giunto ad una maturazione definitiva del processo di liberalizzazione. Ci è costata molta fatica costruire le condizioni iniziali di coinvolgimento delle diverse parti datoriali e delle istituzioni, ultimo in ordine di tempo il tavolo presso il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, coordinato dal sottosegretario Improta nella scorsa

legislatura, ma ne è valsa la pena e la firma del 2 agosto è lì a dimostrarlo. Certo il lavoro deve essere completato e in questi giorni è ripresa, come da intesa, la trattativa per le sezioni specifiche. Si è partiti con Assohandlers. I primi giorni di negoziato hanno fatto emergere molta distanza tra le parti, ma si prosegue e nelle prossime settimane anche per le altre sezioni si aprirà la trattativa. Abbiamo di fronte a noi mesi impegnativi, prima della chiusura di un negoziato che cambierà nel profondo il contesto lavorativo del trasporto aereo italiano. Il Contratto dell'inclusione, delle regole e dei diritti estesi a tutti gli addetti del comparto. Tutto questo mentre, come noto, il settore attraversa una crisi profondissima e le aziende sono in gravissima difficoltà, come del resto ogni attività produttiva di questo Paese. La situazione di oggi è presto descritta: migliaia di posti di lavoro persi, di aziende fallite o in fallimento; assenza di equilibrio economico delle aziende che svolgono attività di trasporto aereo; peggioramento dei livelli di qualità del servizio e di sicurezza; disagio sociale profondo e assenza di prospettive. Alitalia, Meridiana, le Aziende di handling aeroportuale, tutte le aziende di manutenzione aereonautica e diverse società di gestione hanno avviato o stanno per avviare nuovi progetti di ristrutturazione.
Tutto questo sta per determinare una crisi occupazionale ingestibile, a fronte della legge 92 (la cosiddetta legge Fornero) che ha privato il settore della leva fondamentale degli ammortizzatori sociali che, fino ad oggi, hanno permesso di contenere gli effetti dirompenti della crisi.
Il CCNL, faticosamente sottoscritto, seppur di fondamentale importanza, è solo una delle gambe della irrinunciabile riforma del trasporto aereo, in assenza della quale l'intera industria italiana del settore rimane senza futuro. Per questo, mentre andiamo in stampa, abbiamo inviato unitariamente con Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl Trasporti la richiesta al Governo di riconvocazione del tavolo istituzionale sulla crisi del trasporto aereo. Serve un'iniziativa politica di messa a sistema del settore. Servono regole sulla competizione e, ad esempio, sul finanziamento ai vettori low cost da parte della finanza pubblica in mano agli enti locali. È necessario un sistema almeno regionale della gestione degli aeroporti. Serve la gestione dei bandi di continuità territoriale. Serve la messa a disposizione di uno strumento di ammortizzazione sociale, adeguato a gestire la profonda crisi di ristrutturazione in corso che attualmente riguarda già diecimila addetti e che potrebbe allargarsi ad altrettanti nei prossimi due anni.
In poche parole, il trasporto aereo italiano ha assoluto bisogno di un'idea di sistema e di regolazione che ogni paese europeo ha fissato, garantendo al contempo il miglioramento dei servizi, le tutele per il lavoro e l'equilibrio economico delle imprese. Per questo in assenza di una, già in ritardo, presa di coscienza del governo e di un'adeguata iniziativa regolatoria e legislativa, ci prepariamo ad una vertenza nazionale e alla mobilitazione generale di tutti i lavoratori del settore.

Contratto dei Porti

di Maurizio Colombai, Dipartimento Marittimo Settore Porti Filt-Cgil

Lo shipping internazionale ha pagato il prezzo della crisi perdendo, in generale, volumi di merce e prodotti da trasportare. Questo meccanismo ne ha innescati altri (abbattimento dei noli, riduzione della velocità per risparmiare carburante, nel frattempo salito alle stelle, concentrazione dei carichi su navi più grandi e individuazione di rotte più convenienti) con risvolti e ricadute pesanti in termini occupazionali dirette sui marittimi e sul sistema portuale. Per effetto di queste dinamiche, nei porti, il carico più pesante degli effetti della crisi è stato di fatto scaricato sulle ex Compagnie Portuali (lavoratori temporanei o pool previsti dall'art. 17 della legge 84/94 in materia portuale) che hanno agito impropriamente da ammortizzatori sociali del sistema portuale.

Quindi, la crisi ed i suoi effetti a caduta hanno fatto emergere tutti i limiti del vigente quadro normativo in quanto non più adatto a sostenere valori come l'equità sociale e la sostenibilità allo sviluppo del territorio. Si sono generate situazioni di disparità di tutele e diritti, faticosamente costruite negli anni, tra i lavoratori dei porti, spesso nell'ambito dello stesso porto. I tentativi di riformare l'attuale legislazione si sono ridotti, nel corso della scorsa legislatura, all'approvazione da parte del Senato della Repubblica di un disegno di legge che, se da un lato, ha premiato la caparbietà dei senatori nella ricerca di un compromesso sulle svariate richieste,

dall'altro non ha raggiunto la caratteristiche di una vera riforma. È quindi indispensabile, più che auspicabile, un grande sforzo politico per condividere un'analisi realistica del comparto portuale, rispetto a quelle immaginate sino ad oggi, e tentare di produrre una sintesi utile ad una nuova norma di prospettiva per un settore decisamente strategico anche in ottica europea.

In tale direzione la Filt-Cgil ha investito risorse ed ha realizzato, di concerto con i propri delegati e lavoratori, un documento politico approvato lo scorso aprile a Genova. La nostra analisi affonda le proprie ragioni, contenute anche nel Libro Bianco della Comunità Europea, sulle prospettive e sulla fluidificazione del trasferimento di merci e persone in forme sostenibili anche dal punto di vista ambientale. Sostanzialmente, ci siamo concentrati sui due settori più direttamente a contatto come il sistema della logistica e quello portuale, mettendoli a confronto. Secondo fonti governative, la logistica per le proprie inefficienze costa alla collettività ed al paese 40 miliardi di euro l'anno. Solo per le imprese il costo è di 12 miliardi di euro, in più si parla di un settore fortemente deregolamentato in termini di diritti del lavoratore (frazionamento e micro imprenditoria diffusa, lavoro non regolare, livelli di sicurezza sul lavoro non adeguati). Un sistema di fatto che rispecchia il mito del liberismo più spregiudicato, nonostante il ricorso pressoché annuale a ingenti risorse dello Stato. La rappresentazione di un esempio economico che possiamo tranquillamente affermare che ha fallito! Di contro, pur tra difficoltà applicative della norma fin troppo disomogenee tra i porti e una gestione della stessa troppo legata alle personali interpretazioni dei vari presidenti di Autorità Portuali, possiamo dire che il sistema portuale ha "tenuto", sia dal punto di vista degli interessi generali che sotto il profilo sociale, ma sconta ancora dei ritardi sul piano strategico che si riflettono sulla capacità competitiva rispetto agli

altri paesi europei. Sulla base di tale analisi comparata abbiamo elaborato ed approvato una piattaforma pronta per il confronto a tutti i livelli, che ha già ottenuto alcuni importanti riscontri positivi, basata in sintesi su tre punti quali la reale autonomia finanziaria per le Autorità portuali e l'estensione del proprio ambito di competenza applicativa delle regole previste nella legge 84/94. Inoltre, un modello organizzativo del lavoro portuale semplificato, articolato tra le imprese terminaliste e quelle addette alle prestazioni di lavoro temporaneo che permetta l'ottimizzazione dell'offerta portuale in termini di costi ed occupazione. Infine regole minime e certe sulle prassi autorizzative all'esercizio di impresa ed altre meglio definite nel documento politico, più volte citato, visionabile sul sito della Filt.

Quindi un "regime di mercato", ma regolato da speciali vincoli in tema di autorizzazioni rilasciate da specifici enti pubblici non economici (le Autorità Portuali) sulla base di criteri stringenti anche per quanto riguarda il lavoro come, ad esempio l'obbligo per le imprese di applicare almeno quanto previsto dal Ccnl dei lavoratori dei porti. Questa è la conquista più importante sul piano politico della nostra battaglia.

Conseguentemente il Contratto è divenuto, a pieno titolo, un obbligo senza il cui rispetto non si ottiene l'autorizzazione ad operare nei porti. Nel 2008, tutte le parti stipulanti hanno convenuto di investire nella stabilizzazione delle relazioni e nella pace sociale, fattore determinante sino ad oggi, che ha portato a rinnovare il contratto 2008 - 2012 prima della sua scadenza naturale. Ma, durante la sua vigenza, la parabola crescente che il settore ha vissuto fino al 2008 ha iniziato a segnare momenti di flessione importanti e sta pesantemente condizionando il negoziato del rinnovo 2013-2015. Un negoziato che si è riattivato, come previsto dalla stessa norma contrattuale, prima della scadenza naturale del 31 dicembre 2012.

La piattaforma, approvata dai Comitati di Settore e dagli organismi unitari, si è basata fondamentalmente su principi ispirati da un'idea di portualità di prospettiva e non limitata alla semplice e ragionieristica richiesta di aggiornamento economico. Questo sforzo non è stato recepito dalle controparti ed ha attivato, nelle sedute plenarie, il conseguente irrigidimento della nostra delegazione trattante. Così purtroppo, anche nell'ultima seduta di negoziato tenuta il 13 settembre, si sono registrate molte distanze ancora presenti sul tavolo che non ci hanno ancora portato ad un accordo di massima. Tuttavia, è importante evidenziare il grande senso di equilibrio che la nostra delegazione ha responsabilmente tenuto al tavolo e, mantenendo fede al mandato dei lavoratori, abbiamo lavorato e lavoreremo nei prossimi giorni per evitare ogni possibilità di rottura che al momento, è bene dirlo, è però l'ipotesi più accreditata.

Contratto Impianti a fune

di Domenico D'Ercole, Dipartimento Persone Terra Settore TPL Filt-Cgil

Il 12 settembre scorso, è stato aperto ufficialmente, nella sede dell'ANEF, il tavolo delle trattative per il rinnovo del CCNL per gli addetti agli impianti di trasporto a fune, scaduto il 30 aprile 2013, che riguarda quasi 12.000 lavoratrici e lavoratori impiegati nelle circa 500 imprese del settore.
La crisi economica degli ultimi anni e, in particolare, la stagione invernale 2012/2013, ha fatto registrare in alcune realtà regionali un calo del consumo turistico e, in altre, una situazione di stagnazione in cui le presenze non aumentano. Nel frattempo, i costi di gestione hanno segnato un incremento.
In questo quadro, la trattativa per il rinnovo del contratto nazionale si apre con grandi difficoltà. La situazione è resa più difficile dalla debolezza dell'associazione datoriale ANEF, aderente al sistema Confindustria, che non riesce a contrastare la spinta "campanilistica" di alcune aziende, anche importanti, del settore, che credono di poter risolvere i loro problemi sostituendo la disciplina contenuta nel contratto nazionale con contratti aziendali.
La Filt-Cgil intende giocare fino in fondo la partita, nella difesa del CCNL e nel rafforzare la tenuta del suo perimetro, mettendo al centro alcuni punti fermi quali l'occupazione e la salvaguardia dei diritti. Di fronte alle trasformazioni indotte dal cambiamento tecnologico e produttivo, il Ccnl resta il punto centrale da cui partire per arginare la diffusa applicazione di contratti che producono un abbassamento del costo del lavoro e creano dumping. Tema forte della proposta è, infatti, il lavoro, sul quale non si devono scaricare azioni di contenimento di costo, ma investimenti mirati e strategici sia a medio che a lungo termine.
Si tratta quindi di rinnovare il contratto nazionale non derogando dal mantenimento dell'unicità contrattuale per tutte le aziende del settore, dalla protezione dei livelli occupazionali, garantendo la continuità occupazionale dei lavoratori nei cambi di appalto, incentivando la stabilizzazione dei rapporti di lavoro e contrastando il lavoro sommerso e l'uso improprio della flessibilità.
Altra priorità di questo rinnovo contrattuale è la difesa del reddito dalla crisi e dall'inflazione reale, affinché gli obiettivi salariali che, pur in un contesto di crisi di cui abbiamo tenuto conto, siano adeguati all'esigenza di incrementare i salari effettivi, rispondendo così anche alla generale esigenza del Paese di rilanciare i consumi e la crescita.
Dobbiamo mantenere forte e centrale il ruolo, la funzione regolatrice e redistributiva del CCNL, e rafforzare ed estendere la contrattazione di secondo livello, garantendone l'esigibilità laddove prevista, puntando ad estenderla alle aziende dove non esiste, definendo le materie che assegniamo al CCNL nel loro rapporto con il secondo livello, anche attuando gli accordi del 28 giugno 2011 e del 31 maggio di quest'anno.
L'obiettivo che ci siamo posti come Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI è quello di fare presto e bene nel raggiungere un'intesa sul rinnovo del Contratto Nazionale. Un'intesa che possa lanciare anche un messaggio politico chiaro alle istituzioni in merito al ruolo del settore degli impianti di trasporto a fune che, in questo paese, se adeguatamente sostenuto, resta un punto di qualità dell'offerta turistica e quindi un volano dell'economia sia locale che nazionale.
Mentre si continuano ad ignorarne le potenzialità del settore, il Contratto nazionale è in realtà l'unico vero strumento per individuare sinergie tra le parti sociali, per avere una maggiore attenzione e diventare soggetti attivi, per interloquire con chi prende le decisioni sul futuro di questo settore.
Il prossimo passaggio della trattativa è stato fissato per il 14 ottobre: nostro obiettivo è che tutti gli elementi di riflessione che la delegazione sindacale ha prodotto siano recepiti e si possa avviare una vera trattativa di merito.

Il Fondo di sostegno *FS*

di Gabriele Cerratti, Dipartimento Persone Terra Settore Ferroviario Filt-Cgil

Il Fondo di sostegno FS è stato istituito sulla base delle disposizioni contenute nella legge finanziaria n. 449 del 1997. L'articolo 59 della medesima legge, al comma 6, dispone che "*al fine di favorire la riorganizzazione e il risanamento della Società Ferrovie dello Stato SpA*", con accordo tra le parti sociali è istituito un fondo a "*gestione bilaterale*" che, in attesa di un'organica riforma degli ammortizzatori sociali, definisca misure per il perseguimento di politiche attive di sostegno al reddito e all'occupazione nell'ambito del processo di ristrutturazione aziendale per imprese che erogano servizi di pubblica utilità e sono sprovvisti di ammortizzatori sociali.
In realtà il Fondo di sostegno FS è farraginosamente denominato: "*Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del gruppo FS*" e nasce dalla necessità di avviare un processo di grande rilevanza che ha l'obiettivo di rendere produttivo il modello industriale e organizzativo di FS.
I progetti, non più eludibili, di riorganizzazione industriale delle imprese di FS società per azioni a capitale pubblico, basati su interventi strutturali nei livelli occupazionali, pongono il sostanziale problema di come attenuare le ricadute sociali che questi stessi interventi potrebbero determinare. Il processo delle riorganizzazioni aziendali, per giunta, s'innesta in un comparto che per sua storia, sociale ed industriale, è tradizionalmente avulso da problematiche occupazionali e, appunto per questo, sprovvisto di strumenti per la tutela del reddito e dell'occupazione dei lavoratori.

Il Fondo di sostegno FS è pensato, ed a ragione, come uno strumento di rinforzo a un intervento orientato a rendere il sistema ferroviario complessivamente più efficiente e funzionale a contenere gli effetti negativi che le azioni riorganizzative proiettano sulle condizioni del lavoro nel comparto.
Vi è da sottolineare, a tale proposito, che nel corso degli ultimi anni, a causa delle continue evoluzioni del quadro economico-normativo e del graduale riassetto industriale di Fs spa e delle sue società, il Fondo FS ha ruotato progressivamente la sua funzione verso un compito sempre più attinente e simile a quello di un vero e proprio ammortizzatore sociale.
Vi è pure da aggiungere che, nel corso del tempo, erano emersi alcuni limiti nei meccanismi e negli strumenti del Fondo che rendevano macchinosa e poco agevole l'applicazione delle regole stabilite negli accordi di prima stesura alle procedure del confronto sindacale.
L'accordo istitutivo è stato, coerentemente ai presupposti che suggerivano gli interventi, sottoposto a due robuste revisioni.
Il primo di questi interventi è stato fatto nel 2009. In quell'occasione, le parti costitutive, il Gruppo FS e le organizzazioni sindacali di categoria, hanno proceduto alla manutenzione del testo dell'accordo, con l'intento di colmare le lacune procedurali che nel tempo avevano mostrato tutti i loro difetti e, contestualmente, a trasferire il fondo presso l'Inps.
In tal senso le azioni più rilevanti sono state due. Con la prima è stata precisata una specifica procedura sindacale che ha avuto la funzione di "*fissare*" con maggior ordine i passaggi del confronto con i sindacati attraverso l'individuazione di tempi e modalità di adempimento dell'esame congiunto, inteso come confronto diretto ad analizzare le cause ed i motivi che hanno determinato le crisi aziendali ed a valutare, se ve ne fosse la possibilità, un diverso impiego dei lavoratori interessati in altri ambiti aziendali oppure se la riduzione di personale sia effettivamente inevitabile. Con la seconda, più formale come intervento, ma anch'essa decisiva, sono stati predisposti tutti gli atti necessari per trasferire presso l'Inps il Fondo stesso e procedere alla stipula della convenzione con la quale si è poi innescata la vera e propria fase di operatività del Fondo di Solidarietà. La fase connessa all'erogazione materiale delle prestazioni ordinarie e straordinarie previste dal regolamento del fondo medesimo.
Il secondo intervento, più recente, è quello del 30 luglio 2013. In tale occasione invece, è stato sottoscritto l'accordo con il quale il Fondo di Sostegno FS è stato adeguato al contesto normativo, scaturito con l'entrata in vigore della legge n. 92 del 2012, intitolata: *"Disposizioni in materia di riforma del mercato del lavoro in una prospettiva di crescita"*, la cosiddetta riforma Fornero. Quest'ultimo passaggio è stato delicato e di sostanziale importanza, giacché raggruppa il Fondo di Sostegno Fs, con le caratteristiche e le funzioni sovra esposte, ai Fondi di Solidarietà bilaterali che prendono vita a seguito della riforma più complessiva degli ammortizzatori sociali attivata appunto con l'entrata in vigore della legge 92/12.

In ossequio a questo obbligo di legge che impone i tempi e gli specifici istituti su cui intervenire, le parti istitutive del Fondo di Sostegno hanno apportato alle regole sino ad ora utilizzate per gestire il processo di esodo dei ferrovieri dichiarati in esubero, le prescritte modifiche e integrazioni al fine di allineare il Fondo di Sostegno FS alle disposizioni della legge di riforma degli ammortizzatori sociali.
Il testo dell'accordo in parola, con il quale le parti costitutive hanno adeguato il Fondo FS alle nuove disposizioni di legge, non è ancora operativo, in quanto deve concludersi l'iter di approvazione ministeriale. Il testo modificato dalle parti costitutive è stato perciò inviato al Ministro del Lavoro, il quale, appunto, recepirà le modifiche apportate dalle stesse parti - se ritenute conformi alla novazione normativa introdotta dalla legge 92/12 - tramite un decreto ministeriale che, non appena pubblicato, sancirà la piena operatività delle innovazioni introdotte e quindi il pieno utilizzo del Fondo rinnovato.
Lo scopo del Fondo di Solidarietà FS, anche tenendo conto delle innovazioni introdotte, è quello di erogare prestazioni - straordinarie e ordinarie - ai lavoratori delle società del Gruppo FS a cui si applica il CCNL delle Attività Ferroviarie e il contratto aziendale ed i relativi accordi complementari.
Il Fondo, nell'ambito ed in connessione con processi di ristrutturazione, o di situazioni di crisi, o di riorganizzazione aziendale, o di riduzione o trasformazione di attività o di lavoro, fornisce alle aziende che applicano i contratti collettivi del settore uno strumento di supporto che favorisca il mutamento e l'adeguamento delle professionalità, al fine di realizzare politiche attive di sostegno al reddito e dell'occupazione.
Il Fondo è autonomo sotto il profilo della gestione finanziaria e patrimoniale ed è gestito da un Comitato amministratore i cui componenti sono nominati con decreto ministeriale.
I destinatari degli interventi del Fondo sono tutti i lavoratori dipendenti - esclusi i dirigenti - iscritti ai fini previdenziali al Fondo speciale FS o all'Assicurazione generale obbligatoria, delle seguenti società del Gruppo FS: Ferrovie dello Stato Italiane, Trenitalia, Rfi, Italferr, Ferservizi, FS Sistemi Urbani, nonché di tutte le società del gruppo a cui si applica il CCNL delle Attività Ferroviarie ed il Contratto aziendale e relativi accordi complementari.

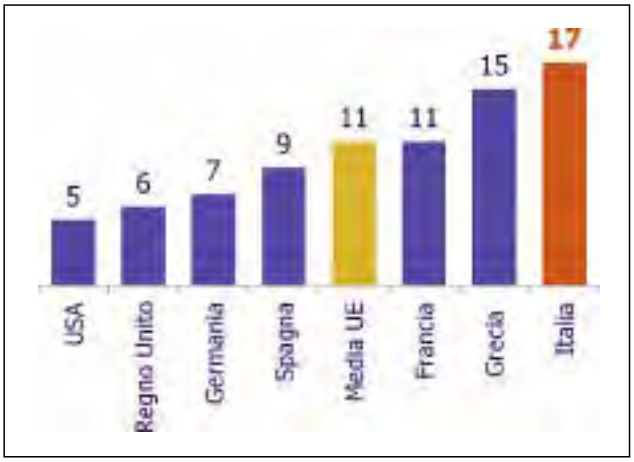
Nell'ambito dei processi di ristrutturazione o di situazioni di crisi aziendale, il Fondo provvede, come già accennato, a due tipologie di interventi: in via ordinaria; in via straordinaria. In via ordinaria contribuisce al finanziamento di programmi formativi di riconversione o riqualificazione professionale e al finanziamento di specifici trattamenti a favore dei lavoratori interessati da riduzioni dell'orario di lavoro. In via straordinaria provvede all'erogazione di assegni straordinari per il sostegno al reddito, in forma rateale o in unica soluzione, riconosciuti ai lavoratori dichiarati in esubero nell'ambito dei processi di riduzione del personale.
Il Fondo, nei casi di riqualificazione professionale, di riduzione dell'orario di lavoro, nonché per i periodi di erogazione in forma rateale dell'assegno straordinario per il sostegno al reddito, versa la contribuzione correlata, utile per il conseguimento del diritto alla pensione e per la determinazione della sua misura, analogamente a quanto previsto dall'articolo 2, comma 28, della legge finanziaria n. 662 del 23 dicembre 1996.
Il Fondo ha la durata di 10 anni, computati dalla data di entrata in vigore del decreto del Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti n. 510 del 23 giugno 2009.
Il Fondo FS con le regole ancora vigenti - in attesa dell'emanazione del decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali che recepirà l'accordo di modifica già menzionato - eroga l'assegno straordinario per il sostegno al reddito ai lavoratori dichiarati in esubero per effetto di processi di ristrutturazione o di situazioni di crisi che maturino i requisiti per la pensione di vecchiaia o anticipata entro un periodo massimo di 48 mesi *(l'adeguamento in parola, non ancora operativo, prevede l'estensione dell'erogazione a 6o mesi)* dalla data di risoluzione del rapporto di lavoro.
L'assegno straordinario è corrisposto sino alla fine del mese antecedente a quello previsto per la decorrenza della pensione. La contribuzione correlata viene versata fino alla data di maturazione dei requisiti richiesti per il perfezionamento del diritto alla pensione.
Il Fondo di Solidarietà Fs si appresta a vivere anche un'altra stagione. Non solo strumento con il quale si gestiranno le crisi occupazionali delle società del Gruppo FS, ma anche dispositivo con il compito di avviare la fase di *"ricambio professionale"*. Un percorso di avvicendamento tra antiche e nuove professioni ferroviarie che consenta di riallineare le competenze professionali dei ferrovieri alle esigenze operative e produttive che le irrompenti nuove tecnologie ferroviarie richiedono, necessarie ad un moderno modello operativo ferroviario.

Porti e logistica:
una visione strategica di lungo periodo

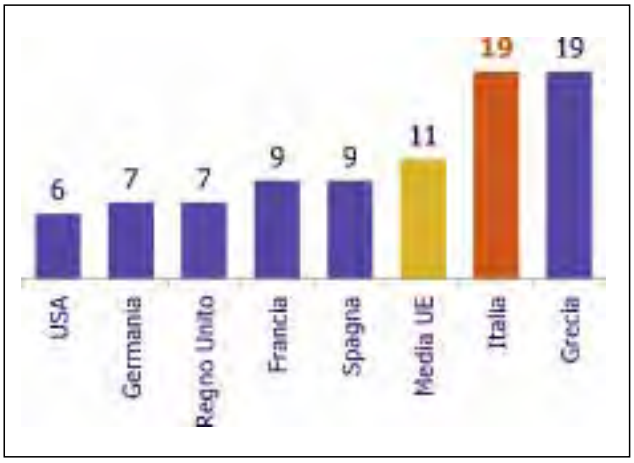
di Massimiliano Sartori - Consulente The European House-Ambrosetti

50 Miliardi di Euro in commercio internazionale e conseguente indotto occupazionale perso sulle banchine italiane ogni anno… ma tutta l'attenzione è sull'IMU e sull'IVA.

A leggere il bilancio dello Stato, i prospetti di entrata e di spesa, rimango sempre stupito di come voci di spesa o di entrata che incidono per meno dell'1% siano così importanti, mentre sono quasi totalmente trascurate politiche a favore di settori, come ad esempio quello portuale ma la lista è lunga, la cui crescita consentirebbe di generare reddito per valori superiori (e di molto) ai piccoli numeri su cui ci si ostina a ragionare e dibattere.
Non bisogna sperare nella crescita economica, bisogna realizzarla ed oggi è possibile attuare politiche a costo quasi zero per rendere meno lunghe e burocratiche certe procedure, per liberalizzare dei settori, per mettere a concorrenza imprese vecchie e nuove.
17 sono i giorni medi per l'esportazione della merce dai porti italiani, rispetto ad una media UE di 11 giorni. I porti spagnoli e i porti francesi del Mediterraneo, *competitor* diretti dei porti italiani, operano con un vantaggio rispettivamente di 8 e 6 giorni e - potenzialmente - potrebbero essere in grado di sottrarre traffico in uscita dall'Italia. Francia e Spagna sono nell'UE e nostri vicini, com'è possibile questa differenza?
Pubblicazioni scientifiche hanno dimostrato che ad 1 giorno di ritardo, in media, nel transito di un prodotto corrisponda una flessione del commercio di almeno l'1% nell'arco di un anno. Riportando questo valore sull'Italia si stima come, per ogni giorno di ritardo, il danno sul commercio internazionale dell'Italia sia pari a 7,5 miliardi di Euro l'anno. Riportando tale valore sui 6/8 giorni di ritardo medio rispetto a Francia e Spagna, il commercio internazionale del nostro Paese potrebbe aumentare di circa 50 miliardi di Euro.



Tempi medi per l'*export* dei porti italiani - Fonte: rielaborazione The European House - Ambrosetti su dati World Bank, 2013



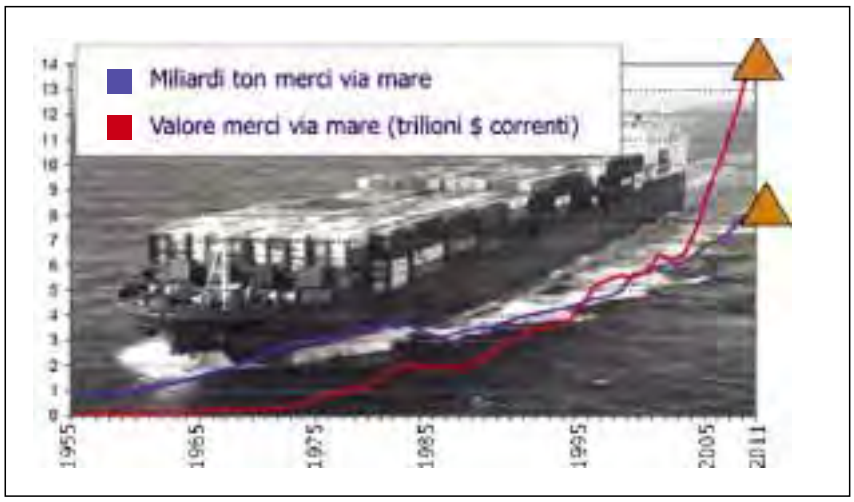
Tempi medi per l'*import* dei porti italiani - Fonte: rielaborazione The European House - Ambrosetti su dati World Bank, 2013

Sembra un'esagerazione, sembra l'ennesimo numero giornalisticamente prodotto per fare un po' di scena, ma purtroppo non è così. È dimostrato come lo sviluppo portuale segua queste dinamiche e chi ha saputo posizionarsi bene ha raccolto i frutti in termini di ricchezza e occupazione.
Uno studio approfondito sugli indirizzi strategici per la portualità in Italia è stato presentato il 18 giugno scorso a Roma con i Presidenti di Assoporti, Federspedi e Federagenti e alla presenza dei Ministri Giampiero D'Alia e Gaetano Quagliariello, del sottosegretario ai Trasporti Rocco Girlanda, del Presidente di Cassa Depositi e Prestiti Franco Bassanini, di parlamentari dei maggiori partiti e rappresentanti delle istituzioni pubbliche e degli operatori privati.
Quello che è emerso con evidenza lapalissiana è che, da troppo tempo, nella mappa mentale del Paese non ci sono più i porti. Tradizione portuale, invidiabile posizione geografica e ruolo economico (tutt'ora l'Italia è la seconda manifattura in Europa e tra le prime potenze industriali del mondo) non contano nulla. I porti non interessano a nessuno (al di fuori di chi ne è coinvolto direttamente o indirettamente).
Ma perché la portualità è strategica per l'Italia e può (anzi, DEVE) rappresentare un'occasione di sviluppo economico e occupazionale?

- Il settore è "pesante" anche se fermo da anni. Vale 40 miliardi di Euro di PIL (quasi il 3% del totale) e dà occupazione ad oltre 210mila persone.
- Le interrelazioni con il tessuto produttivo sono fortissime (100 occupati del cluster marittimo ne attivano 173 nell'intera economia).
- Il 60% delle esportazioni e il 45% delle importazioni dell'Italia avvengono via mare.

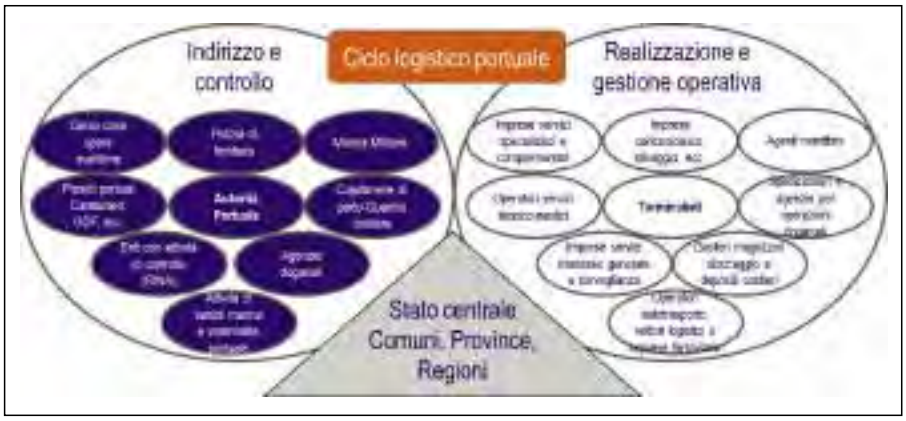
Inoltre, il porto, quale anello del sistema di posizionamento delle merci sui mercati, gestisce una parte considerevole del valore aggiunto che viene creato nelle aziende lungo la catena del

valore. Gestendo il prodotto dalla fase iniziale a quella distributiva e/o di *reverse logistic*, si cattura tutto il valore aggiunto prodotto, non solo nelle fasi di produzione o industrializzazione, con benefici a cascata per il Paese in termini di occupazione, reddito, valore aggiunto e gettito erariale.
Il ruolo distributivo e di posizionamento che ricoprono i porti sull'export è predominante e, quindi, fondamentale per aiutare il Paese a mantenere forti le imprese che esportano.
Queste ultime sono oggi le uniche che mantengono i livelli occupazionali e di reddito nonostante la contrazione del mercato interno, contribuendo, in modo strutturale, a riequilibrare la bilancia commerciale del Paese che per anni ha registrato importazioni superiori rispetto alle esportazioni, con conseguente perdita di potere d'acquisto interno. I porti sono fondamentali per mantenere forti le nostre imprese esportatrici e per creare valore aggiunto in Italia lungo tutta la catena, non solo nella fase di produzione, ma anche in quella di distribuzione.



Fonte: rielaborazione The European House - Ambrosetti su dati nazioni Unite 2012

In tale contesto, l'ultima legge sul settore è del 1994, venti anni fa, e allora il trasporto marittimo era 1/3 dell'attuale, non esisteva la concentrazione dei traffici in pochi grandi porti *hub*, le *shipping company* non detenevano il potere contrattuale e l'influenza che detengono oggi e, infine, lo spostamento dei baricentri verso l'Asia era ancora in divenire.
Il mondo cambia in fretta e noi cosa facciamo? Ci muoviamo alla giornata! Non abbiamo alcuna visione di medio-lungo periodo sul settore, perdiamo quote di mercato (i soli porti del Nord Europa ci sottraggono, ogni anno, un volume merci pari a quello del porto di Napoli) e occasioni di sviluppo (sprechiamo un potenziale di 50 miliardi di Euro l'anno di commercio estero per le nostre inefficienze, pari al 7% dell'interscambio commerciale totale dell'Italia).
Manca un organico Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica che identifichi la visione per il futuro del settore declinata sulle dimensioni chiave per un'efficace gestione strategica del sistema.
Oggi in Italia non c'è chiarezza e non si sa rispondere in modo univoco a queste semplici domande.
Quale domanda di traffico si vuole intercettare? in che segmenti di mercato? con quali interconnessioni? per quali filiere/imprese? con quali obiettivi (misurabili e tempificati) di medio lungo termine? In altri termini, quali specializzazioni e priorità di intervento vogliamo definire per far sì che i porti alimentino al meglio l'economia italiana?
E infine: vogliamo fare business con i porti? Business significa aprire il mercato, slegarlo dai vincoli e dalla burocrazia attuale per fare finalmente profitto, da investire per potenziare le imprese logistiche, per rendere il porto un luogo attrattivo con obiettivi di sviluppo, per attrarre professionalità nuove, per richiamare giovani laureati nel settore, i migliori talenti nel campo, generare ricerca nell'economia dei trasporti sui temi della sostenibilità ambientale, della sicurezza.
Non rispondere a queste domande significa non poter assicurare un'efficace gestione del settore e, quindi, la sua capacità nel lungo periodo. Questo rischia di essere un autogol strategico per il Paese.
In un momento di difficoltà come quella attuale, ma direi soprattutto in questi momenti, agire su settori come la portualità rappresenta una carta strategica importante da giocare, per ridare slancio e prospettive allo sviluppo.
Nello studio abbiamo individuato quattro grandi cantieri di lavoro.
Governance. È urgente superare la frammentazione delle competenze e i localismi. Cosa significa concretamente? Definire criteri per individuare le Autorità Portuali e le modalità più opportune per favorire una maggiore autonomia finanziaria alle stesse; individuare porti (pochi) di interesse nazionale su cui occorre concentrare le energie. Particolarmente utile è l'introduzione di figure manageriali nella gestione dei Porti (CEO come "manager di porto") come avviene ad esempio nei porti del Nord Europa.
Snellimento della burocrazia. Non si può competere quando occorrono fino a 68 istanze a 18 amministrazioni differenti (oltre la dichiarazione doganale) per una operazione di import o export. Come visto prima, non si può competere quando sono necessari 17 giorni per esportare la merce dai porti italiani, rispetto ad una media UE di 11 giorni e rispetto a una media dei porti spagnoli, nostri competitor diretti, di 9 giorni. Gli interventi possibili sono



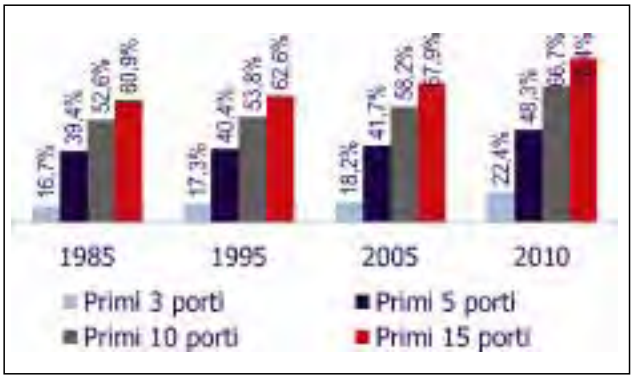
Fonte: rielaborazione The European House - Ambrosetti

numerosi e a costo limitato (se non nullo) come: l'introduzione di procedure di pre-sdoganamento di almeno 48 ore; la piena attivazione dello Sportello Unico Doganale attribuendogli anche obiettivi di riduzione dei tempi e non solamente di facilitazione delle procedure; la costituzione di una piattaforma integrata dei flussi informativi al fine di consentire che i differenti sistemi informativi riescano a parlarsi tra loro.

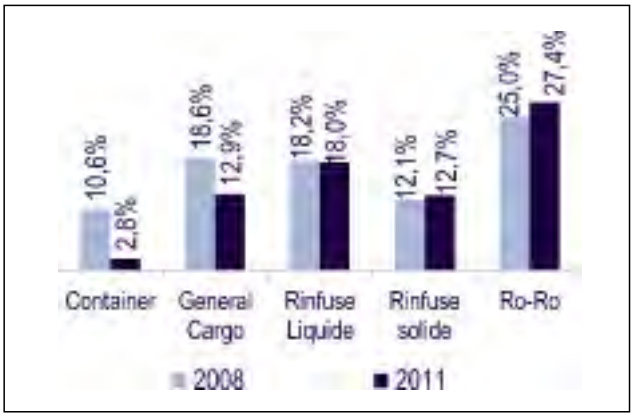
Investimenti infrastrutturali. Occorre in modo deciso superare l'attuale iper-progettualità che risulta, spesso, non legata agli interessi del Paese. Oggi esistono progetti di potenziamento dei porti per 9 miliardi di Euro e, se fossero realizzati, il sistema aumenterebbe la sua capacità di 11 milioni di container l'anno. Considerando che la portualità italiana movimenta 9,6 milioni di container l'anno e non è satura, non appare sensato prevederne, oggi, il raddoppio della capacità. Le risorse disponibili devono essere allocate secondo criteri di concentrazione, sostenibilità finanziaria e integrazione.

Massa critica. Non è il numero dei porti che determina la capacità di attrarre e gestire traffico del Paese. La portualità italiana si posiziona al terzo posto con una movimentazione totale superiore a 480 milioni di tonnellate, ma per trovare un porto italiano bisogna scendere fino al 15° e 16° dove si posizionano Genova e Trieste, i principali scali italiani. Non è il numero dei porti che determina la capacità di attrarre e gestire traffico del Paese. La dimensione del singolo porto è essa stessa un fattore di attrattività. Le evidenze del settore tendono a confermare una progressiva concentrazione dei traffici in pochi e grandi porti.

Nei container, ad esempio, in Europa la quota dei primi 15 porti è passata dal 61% circa dei traffici totali nel 1985 a oltre il 78% nel



Traffici TEUs nei porti europei (% su totale, 2012) - Fonte: rielaborazione The European House - Ambrosetti su dati ESPO 2013



Quote mercato operatori italiani nei porti italiani - Fonte: rielaborazione The European House - Ambrosetti su Banca d'Italia 2012

2010. I porti più piccoli hanno subito, e stanno subendo, una progressiva marginalizzazione. La dimensione infrastrutturale di un porto, i suoi spazi di banchina, il numero di container che possono essere gestiti contemporaneamente, le capacità e dotazioni del retroporto, così come la dimensione stessa dei traffici gestiti e del bacino economico di riferimento sono elementi su cui si basa il successo o la marginalizzazione di un complesso portuale. In aggiunta, la presenza di grandi operatori della logistica che possano utilizzare un porto come base operativa delle loro attività è un ulteriore elemento di significativo vantaggio competitivo.

Due altre proposte possono essere formulate con specifico riferimento al tema dimensionale. È necessario coinvolgere gli operatori di logistica nazionale nello sviluppo e nella gestione dei volumi movimentati dai porti italiani. Il duplice obiettivo consiste nel favorire una crescita dimensionale degli operatori logistici italiani e, contemporaneamente, recuperare quote di traffico merci gestite dagli operatori esteri. Favorire, anche con incentivi fiscali, la riduzione nell'uso del franco fabbrica per l'export e del franco destino per l'import, rovesciando la situazione, cioè spingere all'utilizzo del franco destino per l'export e del franco fabbrica per l'import. La gran parte delle aziende manifatturiere italiane esporta a condizioni franco fabbrica. Questo significa che l'intero trasporto è organizzato dallo spedizioniere estero nominato dal compratore estero, sottraendo il controllo dell'intero processo logistico agli operatori italiani, con conseguenze negative per il sistema economico nazionale, in termini di perdita di potenziale fatturato per le imprese, generazione di valore aggiunto e occupazione e di entrate per lo Stato.

Per fare bene queste cose occorre decidere dove vogliamo portare il Paese e, quindi, i suoi porti e la sua logistica: una visione strategica di lungo periodo.

I nostri concorrenti l'hanno, tutti.

Noi cosa vogliamo fare?

L'Economia Sociale *come alternativa* alla Crisi Economica

di Mattia Granata

NOSTOP, a partire dal 2008, ha cercato di analizzare la crisi economica ancora oggi travolgente per il continente europeo. Lo abbiamo fatto perché, da subito, siamo stati convinti che sarebbe stata una crisi strutturale che avrebbe scosso le radici profonde della società. In questo numero abbiamo chiesto a Mattia Granata, uno storico dei processi economici, di mantenere aperto questo percorso di ricerca e di intervenire provando a scrutare nella storia e nel presente una possibile "via d'uscita" per il futuro.
Nel pieno di questa Grande crisi di economie e idee, lo studio e la comprensione dei comportamenti, delle esperienze, della natura stessa delle imprese attive nel campo dell'economia sociale potrebbero essere molto utili per apprendere e ispirarsi ad un modo diverso di interpretare la libertà che l'economia di mercato permette e richiede.

Ormai è certo, il momento che stiamo vivendo è storico e corrisponde ad una cesura significativa non solamente nella storia dell'economia di mercato, per come è stata concepita e interpretata dalle teorie più diffuse e radicate almeno nell'ultimo trentennio, ma pure per le conseguenze che le trasformazioni di questi anni stanno producendo nelle società più avanzate, nelle loro economie e negli equilibri mondiali che su queste società e tali economie si erano nel tempo adattati. È naturale che l'analisi del tema "economia sociale" sia effettuata anche per rinvenire, sul piano teorico oltreché sostanziale, quanto e in che modo l'"alternativa" in natura di queste esperienze rispetto alle visioni prevalenti sia oggi utile a ricostruire e consolidare strategie per l'appunto alternative a quelle che, sviluppate e perseguite in passato, ci hanno condotto a questo punto.
Con il manifestarsi della crisi, e in particolare lungo la prima fase terminata circa due anni fa con l'ingresso nella fase acuta che sta scuotendo fino alle fondamenta, per ora, il continente europeo, voci autorevoli riportavano all'attualità nel dibattito pubblico temi connessi alle imperfezioni dei mercati, alle difficoltà della vigilanza e alla necessità di riformulare le relazioni tra istituzioni pubbliche e mercati stessi.
La carente regolamentazione, diffusa negli anni passati nei mercati mondiali, infatti, estremizzandone l'ideologia, evidenziava la fragilità non solo dell'istituzione del mercato, ma pure delle fondamenta economiche e civili su cui poggiano il benessere degli stati economicamente più sviluppati e le speranze delle popolazioni del mondo, ancora escluse, di giungere a quello stesso benessere. Prima fra queste voci, anche per chi la ascoltasse da posizioni differenti, era certamente quella proveniente dal vertice della Chiesa romana che, con l'Enciclica Caritas in Veritate, rinvigoriva la riflessione della dottrina sociale per la comprensione dei problemi che oggi attraversano le economie e le società mondiali, e per la ricerca di necessarie soluzioni. Le recentissime dichiarazioni di Papa Francesco a Cagliari contro "l'idolo del denaro" e per la "lotta per il lavoro" fanno parte di quel filone teologico che conosce in Leone XIII uno dei suoi prodomi.
Chi abbia studiato, creduto, operato nell'ambito della cosiddetta "economia sociale" di ogni matrice ideale e culturale, trovava in questo documento una tale consonanza di argomenti, di analisi e di valori che, anche quando provenisse da un percorso di laicità, non poteva che riscontrare lunghi tratti simbiotici: "Senza forme interne di solidarietà e di fiducia reciproca" – si asseriva in quella

sede – "il mercato non può pienamente espletare la propria funzione economica".
Il filone dell'economia sociale di mercato, in sintesi, derivava da una concezione fondata sulla libertà dell'individuo e del libero mercato concorrenziale quale motore dello sviluppo economico, ma anche quale promotore del progresso sociale. Il rifiuto dell'intervento pervasivo dello stato nell'economia e di ogni forma di collettivismo, e la convinzione che il mercato rappresentasse un'istituzione fondamentale e connaturata ai sistemi politici liberali, tuttavia, pur spingendo a concepire la superiorità di un sistema economico e sociale basato sull'economia di mercato e sulla libera iniziativa, coesisteva con la constatazione dell'esistenza delle imperfezioni del mercato e con la negazione dell'idea che questo potesse autogenerarsi e autodisciplinarsi spontaneamente.
In quella stessa fase in cui aveva luogo il rinnovato dibattito su questi temi, le iniziative avviate in Gran Bretagna dai conservatori al governo guidati da David Cameron sancivano un ulteriore turning point. Il tema della Big Society e i tentativi di ridefinizione ideologica e programmatica, fondati sulla modernizzazione dei rapporti tra economia e società e sull'enfasi attorno all'importanza della "comunità", infatti, richiamavano visioni e convinzioni profondamente radicate nella storia delle forze progressiste politiche, sociali ed economiche.
Nel bel mezzo della crisi mondiale di economie e idee, parevano aprirsi spazi di manovra consistenti per forze economiche e politiche progressiste che volessero e sapessero riattualizzare il proprio storico bagaglio culturale alla luce della situazione esistente, per tentare non solamente di partecipare attivamente a determinare l'uscita dalla crisi, ma pure di contribuire a delineare le vie di sviluppo successive: il mondo del dopo che è sempre opportuno cominciare a costruire (o almeno progettare) in buon anticipo.
L'economia sociale, quel multiforme mondo di imprese e persone che agisce nel mercato in modo economicamente razionale, ma secondo una razionalità che non fonda sul puro profitto la propria azione e il perseguimento dei propri scopi, è più sofferente, come sono sofferenti molti attori economici in particolare nel nostro paese, ma potrebbe infondere più che mai un'ispirazione in grado di fornire una bussola agli indirizzi futuri.
Nell'ambito più ampio dell'economia sociale, una posizione centrale è ricoperta dalla cooperazione. La cooperazione è per sua natura "sociale" e "di mercato", per quanto il suo ruolo sia stato talvolta mal compreso, non venendo valorizzata la cultura economica che in essa è sedimentata. È opportuno che io chiarisca che ciò che scrivo e penso sulla cooperazione riguarda "la cooperazione vera" e non certo il diffuso fenomeno della "cooperazione spuria" che negli anni ha rappresentato unicamente l'esatto contrario dei principi solidaristici, un fenomeno diffuso e attraversato da un'illegalità tutta a detrimento dei soci lavoratori e della "cooperazione genuina".
Potrebbe, forse, parere ardito collocare in questo quadro così ampio il fenomeno cooperativo, se non per due considerazioni: innanzitutto, nei processi globali la cooperazione ha un ruolo quale fenomeno storicamente persistente proprio sul piano globale (l'Alleanza cooperativa internazionale associa 267 organizzazioni da 96 paesi e con oltre 800 milioni di soci) e, inoltre, per individuare una nuova via è, almeno di tanto in tanto, doveroso alzare lo sguardo da terra fino all'orizzonte.
In questo contesto il ruolo della cooperazione deve essere rielaborato, e condiviso, a partire dalla forma che le sue strutture hanno storicamente assunto. La cooperativa è azienda e movimento sociale, in quanto la sua natura di organizzazione di persone a proprietà collettiva l'ha invariabilmente spinta a riprodurre comportamenti associativi che oltrepassano la singola organizzazione e la collocano in una popolazione di imprese simili e in un tessuto diffuso di legami sociali fondati sulla condivisione di valo-

ri comuni, religiosi o atei, culturali o politici: tale è la natura dei movimenti cooperativi e il motivo fondamentale per cui questi, proiettando le subculture condivise e più ampiamente diffuse al loro interno, hanno di volta in volta, ma costantemente, impostato legami relazionali con le sfere ideali e i sistemi di rappresentanza da queste derivati, più consoni ai loro valori.
Ma, dall'altro lato, e allo stesso tempo, i movimenti cooperativi erano, e sono, investititi del ben più delicato compito di elaborare, rielaborare e mantenere attivi i meccanismi di riproduzione e condivisione, sia verso l'interno sia verso l'esterno delle strutture cooperative, di culture, aspirazioni, sistemi di valori complessi di una realtà nello stesso tempo articolata quale forza economica e quale comunità sociale intermedia. A partire da questa struttura la cooperazione deve, nei diversi contesti, elaborare le proprie strategie future.
La cooperazione, comunità intermedia, deve elaborare un ruolo per se stessa - più complesso perché nuovo - che ne perpetui e legittimi il senso e la funzione nelle società e nei mercati, anche e soprattutto nei paesi più avanzati ed economicamente più sviluppati, come l'Italia.
In un contesto di trasformazione della democrazia, e delle istituzioni ad essa connaturate, la cooperazione deve riuscire ad evolvere in simbiosi con queste.
Per fare ciò, i movimenti cooperativi devono sapere riequilibrare i due aspetti della propria natura di associazioni di rappresentanza e di comunità intermedie, consolidando il proprio ruolo e razionalizzando la necessità di dovere agire da pietra basilare collocata al crocevia tra stato e mercato, nel cuore delle società complesse e poliarchiche.
Gli avvenimenti di queste settimane mostrano i rischi di sfalda-

mento prodotti dalla pressione della crisi economica sul tessuto sociale dei paesi europei, rischi che ovunque si teme assumano caratteri violenti e ulteriormente disgregativi.
I mutamenti epocali degli ultimi decenni sono giunti a determinare modificazioni anche al livello delle istituzioni create nel corso del tempo per la necessità di autoregolamentazione delle società e delle economie. Se questi mutamenti possono generare, nella più ampia parte del mondo, un'auspicabile evoluzione in senso progressivo, con l'ampliamento del diritto di cittadinanza e del benessere a porzioni di popolazione prima escluse da ogni rappresentanza, non è così scontato che nei paesi occidentali, socialmente ed economicamente sviluppati, questi processi non si manifestino in senso opposto, quindi regressivo.
Delineando i potenziali tratti della "democrazia prossima ventura", ossia delle caratteristiche della democrazia rappresentativa moderna al fuoriuscire dai processi di trasformazione cui è oggi sottoposta, si potrebbero indicare due possibili vie drammaticamente divergenti. La strada, in sintesi, si biforcherebbe tra un'evoluzione della democrazia rappresentativa verso il basso, nel senso di una maggiore partecipazione da parte dei cittadini, oppure verso una sempre maggiore cristallizzazione oligarchica nella gestione del potere. La prima via, evidentemente, prevedrebbe una sempre maggiore liberazione dal bisogno delle persone e una contestuale crescita culturale delle stesse, una sempre più ampia trasparenza dei poteri economici e finanziari ora globalmente dispiegati, nonché, infine, una disponibilità al cambiamento, anche nell'ottica di un'eventuale autoriduzione del proprio potere, da parte delle elitès oggi in ruolo. (È un insieme di motivi per cui, anche alla luce dei fatti odierni, il pessimismo della ragione rende agli occhi di chi scrive questa via purtroppo soccombente nella storia).
È fondamentale, in questa situazione, il ruolo che le comunità intermedie devono assumere (e devono essere spinte ad assumere), per mantenere e consolidare il funzionamento del dispositivo democratico, così fortemente affaticato.
Per il fatto che una trasformazione in positivo degli istituti democratici potrà derivare unicamente da un innalzamento dei livelli culturali, della trasparenza dei mercati e da una disponibilità delle classi dirigenti al cambiamento continuo (ovviamente qui si prende in considerazione solamente l'esito positivo dei processi oggi in corso), anche un semplice richiamo ai valori (di democrazia, solidarietà, responsabilità, uguaglianza trasfusi nei processi economici), che preformano i principi originari, più volte rinnovati in sede internazionale e nazionale, alla base dell'agire cooperativo, evidenzia come, almeno in teoria, questa forza possa vedere sempre più riaffermato il proprio ruolo.
La costruzione del "nuovo welfare" potrebbe vedere il protagonismo di "nuovi" strumenti come il welfare aziendale, e di strumenti considerati obsoleti e invece mostratisi attuali e moderni, come il fecondo tessuto mutualistico, che permetterebbero una ristrutturazione dello stato sociale improntato non al disfacimento o allo smantellamento, a cui alcuni in questa fase si ispirano, ma a principi di sussidiarietà e al mantenimento delle necessarie garanzie universalistiche.
Nel pieno di questa Grande crisi di economie e idee, in definitiva, lo studio e la comprensione dei comportamenti, delle esperienze, della natura stessa delle imprese attive nel campo dell'economia sociale potrebbero essere molto utili non più per individuare, come per molto tempo è stato fatto, presunte o auspicate alternative al capitalismo, o più propriamente all'economia di mercato, ma per apprendere e ispirarsi semplicemente ad un modo diverso di interpretare la libertà che l'economia di mercato permette e richiede.
Le imprese attive nel campo dell'economia sociale quotidianamente coniugano l'efficienza nei mercati con i bisogni delle comunità: un'esigenza ormai da tutti riconosciuta al fine di promuovere uno sviluppo reale e non effimero producendo un vero progresso della civiltà.

Mattia Granata si occupa di storia economica e politica dell'età contemporanea, con una particolare attenzione al rapporto tra politica e mercato, e alla teoria delle imprese pubbliche e cooperative.
Alcuni tra i suoi ultimi libri: Impresa cooperativa e politica, pref. P.L. Bersani, (Mondadori, 2005); Cultura del mercato, Pref G. Amato, (Rubbettino, 2009); La commissione parlamentare di inchiesta sulla concorrenza (Rubbettino, 2008);
Sinistra e mercato (Aliberti, 2010); Riformismo e sviluppo economico. Biografia di Roberto Tremelloni (Rubbettino, 2010). Ha ricoperto incarichi di direzione e ricerca in enti pubblici e privati operanti in campo economico.

L'intervista Gisella Bassanini

Ti conosciamo come ricercatrice/architetta e autrice di libri sulla storia dell'abitare femminile e del rapporto donna-città (il tuo libro *Per amore della città. Donne partecipazione, progetto*, edito da Franco Angeli lo abbiamo presentato nella nostra rivista - marzo 2009 NOSTOP n.62) e ti ritroviamo ora tra le ideatrici di questo progetto. Vuoi raccontarci meglio questa tua nuova iniziativa e perché è nata?

Sono una mamma single nel vero senso della parola, perché sto crescendo da sola mia figlia sin dalla sua nascita e mi sono sempre detta: "appena mi è possibile devo fare qualcosa con-e-per chi vive o ha vissuto una situazione analoga alla mia". E così quest'impegno e desiderio mio si è avverato agli inizi del 2012 quando, con due amici Michele Giulini ed Erika Freschi, abbiamo cominciato a lavorare a questo progetto, ragionando tra noi a partire dalle nostre storie personali e professionali, confrontandoci con tante e diverse persone (amici, colleghi, professionisti, gente impegnata nel terzo settore, altri genitori single) andando a curiosare qua è là per vedere cosa accade su questo argomento a Milano (dove noi abitiamo), nel resto d'Italia e soprattutto in Europa.
Il nucleo fondatore si sta ora espandendo, aggregando attorno a sé persone (soprattutto madri) interessate a far crescere questa iniziativa portando competenza, esperienza, passione perché **Smallfamilies** è, prima di tutto, un luogo messo a disposizione di chiunque voglia sapere, fare, migliorare, condividere

Cosa sono le Smallfamilies?

Sono "smallfamilies" quelle famiglie in cui la sola madre (per l'80% dei casi e più) o il solo padre vive con uno o più figli: le cosiddette "famiglie monogenitoriali" (ma "smallfamilies" ci piace di più) che in Italia, come altrove, sono in costante aumento.
Si è genitori single per motivi diversi: per una separazione, per un divorzio, per la perdita del proprio coniuge, per il rifiuto del partner a essere coinvolto in un progetto genitoriale oppure per l'assenza prolungata o diverso domicilio di uno dei genitori. Si è genitori single anche per scelta.
Le "smallfamilies" sono realtà familiari a geometria variabile e sono il segno più evidente del processo di trasformazione della famiglia oggi.

Come nasce e quali sono gli obiettivi del progetto smallfamilies.it?

Smallfamilies nasce con l'intento di favorire e sostenere la qualità della vita e il benessere delle famiglie monogenitoriali: per offrire loro informazioni, servizi, ascolto sostegno. Per condividere. Per far sentire la loro voce.
Le famiglie monogenitoriali, infatti, rappresentano una realtà sempre più diffusa, ma ancora non sufficientemente riconosciuta. Il nostro progetto intende scoprire e dare voce ad una famiglia molto più ricca, articolata e complessa di quello che la definizione "small" lascia intendere.
Vogliamo contribuire a migliorare le condizioni materiali, relazionali, sociali delle smallfamilies, prestando particolare attenzione a chi è in una condizione di isolamento e fragilità, cercare di diffondere nell'opinione pubblica e presso le istituzioni una corretta conoscenza delle problematiche che coinvolgono questa tipologia famigliare, diventare nel tempo un riferimento e supporto delle "smallfamilies". Vogliamo fare tutto questo attraverso: la creazione di progetti e iniziative; la promozione di forme di auto-organizzazione, di mutuo-aiuto, di condivisione e solidarietà, scambio e incontro tra le famiglie, monogenitoriali e non; la realizzazione di ricerche, pubblicazioni. Insomma, da parte nostra le idee non mancano (anche perché c'è tantissimo da fare sul tema), la passione e l'ottimismo ci sono, non resta che confidare in buoni incontri e felici opportunità.
Abbiamo iniziato con il nostro sito/blog che in futuro ospiterà anche un'area servizi (ora in fase di progettazione).

Che tipo di tutela c'è in Italia per le famiglie monogenitoriali?

Il fenomeno in Italia è visto (quando è visto) solo nella sua espressione più fragile e problematica, penso ai contributi che alcune amministrazioni pubbliche erogano a madri sole con figli che vivono in condizione di

disagio. Un problema che coinvolge essenzialmente i servizi sociali, le organizzazioni di volontariato, per il resto: nulla. Eppure, se si guardano i numeri, la dimensione di questo fenomeno va ben oltre i casi più drammatici (che vanno sostenuti e per i quali ci sono solo delle briciole, quando ci sono). Più del 10% delle famiglie in Italia è monogenitoriale, a Milano una famiglia con figli su tre è costituita da genitori single. Nel nostro sito riportiamo alcuni dati e tracciamo un primo quadro della situazione in Italia e in Europa. Anche se, va detto, il confronto dei dati europei ed internazionali è reso difficile dal fatto che esistono delle differenze tra i diversi paesi nella definizione di cosa sia la "famiglia monoparentale", così come diversi sono gli aiuti e più in generale il sistema del welfare. Ma alcuni dati, pur con queste dovute precisazioni, li voglio ricordare.

Secondo uno studio condotto dall'*Università di Rennes 2*, nel 1999 le famiglie monoparentali in Europa erano: il 23% in Gran Bretagna, il 19% in Danimarca, Belgio e Finlandia, il 18% in Francia, meno del 10% in Italia e Portogallo. I dati aggiornati a luglio 2010 attestano che nei pesi dell'Europa del Sud hanno superato l'11%. Negli Stati Uniti la percentuale di donne con bambini minori che non vivono con l'altro genitore sono passati dal 10% del 1940 al 24% nel 2000.

Vi è anche un altro genere di dato che mette in allarme sempre più e che molti genitori single vivono sulla propria pelle e su quella dei loro figli: stanno aumentando, e ancor più con la crisi, i fenomeni di povertà che coinvolgono le famiglie monogenitoriali. Sono già diversi anni che l'Unione europea va insistendo su questo aspetto. La stragrande maggioranza di smallfamilies hanno donne come capofamiglia, e le donne, come ben sappiamo, quando lavorano sono pagate meno dei loro colleghi maschi a parità di mansione, hanno lavori spesso precari, fanno una fatica enorme a conciliare famiglia-lavoro e, in molti casi, si trovano a non poter contare sull'assegno di mantenimento perché l'altro genitore per mille motivi si sottrae a questo obbligo.

Come si sta sviluppando il vostro progetto?

Intanto va detto che siamo online da aprile 2013, quindi da pochi mesi. Nonostante ciò (e ne siamo felici) il numero di accessi al nostro sito è in costante aumento, così come sempre più vista è la nostra pagina facebook. Le prime cose che abbiamo deciso di fare sono:

- Un **sito/blog**, dove si possono trovare, informazioni, ragionamenti, dati, proposte, ma anche segnalare opportunità (strutture, eventi, occasioni) e problemi. Per esempio: perché gli "sconti famiglia" quando andiamo in vacanza con i nostri figli, noi genitori single, non possiamo utilizzarli? Nel sito si possono trovare anche alcune **"storie di smallfamilies"** che non raccontano solo le fatiche ma anche le gioie che viviamo.

- Un **questionario on line** (il primo in Italia del genere) per capire meglio chi siamo, come viviamo e cosa ci servirebbe per migliorare la qualità delle nostre vite. Abbiamo raggiunto il numero di 250 questionari (anonimi, lo ricordo) ma vorremmo puntare ad averne almeno il doppio. È ovvio che questa indagine non ha valenza statistica, ma è per noi un interessante strumento per capire di più e meglio cosa fare.
- Individuare e progettare **interventi da fare sul territorio**, nella città e nei quartieri dove abitiamo.
- Diventare un **laboratorio/osservatorio** sulle famiglie monogenitoriali mettendo in campo non solo le nostre esperienze di genitori ma anche le competenze che alcune di noi hanno da anni sviluppato nel campo della formazione e ricerca e della progettazione di politiche e programmi, in particolare per quanto riguarda la conciliazione famiglia e lavoro e la qualità della vita urbana.

Di idee ne abbiamo molte in cantiere, per essere presenti sempre più in rete, ma anche sul territorio.

Per contatti:
info@smallfamilies.it
http://www.smallfamilies.it

Gisella Bassanini, Architetta e ricercatrice indipendente, svolge attività di consulenza per enti pubblici e privati sul rapporto tra design dei servizi, dinamiche sociali e trasformazioni del welfare, privilegiando l'approccio di genere e la partecipazione attiva delle cittadine e dei cittadini. Dall'incrocio di questi ambiti ed approcci, ed a partire dalla propria esperienza personale e professionale, ha dato vita al progetto Smallfamilies.

Il lavoro *alla mostra di Venezia*

di Guido Barcucci

Qualche giornalista ha minacciato che diserterà il Lido di Venezia se il prossimo anno la Mostra del cinema sarà, come quest'anno, caratterizzata soprattutto da temi forti e brutali come la violenza domestica e quella seriale rappresentate in modo realistico ed estremo. Sappiamo che non succederà e che giornalisti e pubblico continueranno a frequentare numerosamente il Lido, ma sicuramente la crisi morale, sociale ed economica che attraversa la nostra contemporaneità ha caratterizzato molti film in concorso. Naturalmente anche il lavoro nella crisi è stato uno dei temi presenti nelle pellicole proposte al Lido.

Il lavoro è il tema centrale de **'L'Intrepido'** diretto da Gianni Amelio. Protagonista è Antonio Pane, interpretato da Antonio Albanese che, perso il lavoro da calzolaio, si dedica a fare il rimpiazzo. Per fortuna il rimpiazzo non è una nuova figura professionale, ma solo nella finzione è un individuo che sostituisce il lavoratore che si assenta dalla propria occupazione per un'ora, mezza giornata, un giorno al massimo due senza doversi giustificare o farsi sostituire ufficialmente dal proprio datore di lavoro. Insomma il rimpiazzo è l'apoteosi della precarietà. Lo stesso Amelio ha precisato sulla scelta di portare sullo schermo la figura inventata del rimpiazzo: "Un lavoro che ancora non esiste, spero che qualcuno non mi prenda sul serio e organizzi rimpiazzi". Il rimpiazzo nella finzione di Amelio deve sapere fare qualsiasi lavoro e così vediamo Antonio Albanese cimentarsi in molte occupazioni: cuoco, attacchino di manifesti, pulitore allo stadio, pony express che consegna pizze, addetto alle macchine di una lavanderia, bibliotecario, venditore di rose ai ristoranti, pagliaccio nei centri commerciali, gonfiatore di palloncini alle manifestazioni sindacali (altro lavoro che non esiste) ed anche conduttore di tram in una delle sequenze più suggestive del film ambientato a Milano. Quello di Amelio è un film attuale nella rappresentazione della precarietà di oggi ed a suo modo anche un inno al lavoro che si riconosce attraverso le parole del protagonista che afferma: "A me i mestieri piacciono tutti" e per giustificare la sua attività di rimpiazzo "Quando ci sarà lavoro io sono pronto" ed anche "fare il rimpiazzo è una buona ragione per alzarsi, farsi la barba e la doccia, mettersi una camicia pulita ed uscire di casa".

Anche nel film **'Still Life'** di Uberto Pasolini, sezione Orizzonti, il protagonista perde il lavoro: nella Londra contemporanea fa di professione l'impiegato incaricato di provvedere alla sepoltura delle persone i cui parenti sono introvabili. John May, questo il nome del protagonista, si dedica al suo particolare lavoro con metodo, dedizione e soprattutto sensibilità. Proprio per queste caratteristiche viene dichiarato un esubero e le sue mansioni sono trasferite ad un ufficio più "efficiente" che, tradotto, vuol dire meno costoso, visto che il protagonista cerca di organizzare nel modo più dignitoso possibile le esequie, anche se sarà sempre l'unico a parteciparvi. Qui il lavoro è rappresentato attraverso la dedizione del protagonista che, in un'attività triste, si impegna per trovare qualcuno che partecipi alle esequie e, visto che quasi mai ci riesce, è lui stesso a comporre gli elogi funebri ed a scegliere le musiche di accompagnamento. Insomma, un film molto commovente e ricco di sentimenti (sarà sicuramente piaciuto ai giornalisti di prima e contribuirà a farli tornare al Lido il prossimo anno) che rappresenta un altro inno della Mostra al lavoro e alla vita.

Il tema del lavoro, sotto forma di denuncia, è centrale anche nel breve film **'Con il fiato sospeso'** di Costanza Quatriglio. Un film che, attraverso la testimonianza delle pagine di un diario, rievoca la storia di un giovane ricercatore farmaceutico, morto di cancro a causa delle condizioni poco sane dei laboratori universitari di Catania, chiusi successivamente al fatto dalla magistratura.

La regista siciliana sceglie di raccontare questo tema di cronaca come un film di finzione e per questo alla fine risulta più efficace quando, poco a poco, lo spettatore scopre che gli avvenimenti testimoniati dall'attrice protagonista, Alba Rohrwacher, e dalla voce fuori campo dell'attore Michele Riondino sono tratti dal diario del ricercatore e realmente accaduti, come testimonia alla fine in un'intervista il padre del giovane ricercatore. "La storia dei giovani che studiano in laboratori insalubri e dannosi - ha commentato la regista - ci racconta di come l'Italia sia un paese senescente, che negli anni ha dato prova di essere incapace di progettare il futuro. Qui non sono le fabbriche inquinanti ad essere messe in discussione. In questa storia non ci sono padroni ma padri. È forse questo il grande tabù che ha fatto sì che realizzassi il film senza mezzi economici".

In questo ideale percorso attraverso i film sul lavoro alla Mostra di Venezia non possono mancare riferimenti ad alcune opere di vario tipo (documentari e finzione) e formato (lunghi e medi) più strettamente politiche come **'Redemption'** di Miguel Gomes, 'Voce di Berlinguer' di Mario Sesti e Teho Teardo e 'Lino Micciché mio padre, una visione del mondo' di Francesco Micciché.

Il film di Miguel Gomes che sarà distribuito in sala accoppiato a 'Con il fiato sospeso' di Costanza Quatriglio (entrambi durano circa 30 minuti) è uno dei più originali e bizzarri visti alla Mostra. Nel film la lettura da parte di una voce fuori campo di quattro lettere o brani di diario (altra similitudine con il film della Quatriglio) in quattro lingue diverse come il portoghese, l'italiano, il francese ed il tedesco è abbinata ad immagini di archivio di scene private. I testi letti sono intimi, personali e sorprendenti. Non vi riveliamo a chi appartengono e se sono veri, verosimili o inventati ma, sicuramente, alla fine sono attribuiti a quattro personaggi pubblici che tutti conosciamo.

'Voce di Berlinguer' è un documentario di venti minuti, programmato fuori concorso, che inizia con le immagini della sequenza storica dell'ultimo comizio a Padova del segretario del partito comunista e prosegue con immagini di folle oceaniche ai comizi e immagini amatoriali, con in sottofondo il discorso di Berlinguer alla festa del L'Unità a Torino nel 1981. In quel discorso scorrono parole che s'interrogano sullo sviluppo economico e sociale del Paese, sulla qualità della vita, sulla pace e sulla questione morale. Oltre alle parole sempre attuali nel breve documentario, che potrebbe diventare parte di un progetto più grande e completo su Berlinguer, colpiscono ed emozionano le folle dei militanti, i primi piani dei volti di uomini e donne, le bandiere ed i pugni chiusi.

Anche **'Lino Micciché mio padre, una visione del mondo'** è un documentario che ci riporta indietro nel tempo ad anni e lotte politiche in qualche modo ancora attuali. Lo dedica il figlio Francesco a Lino Micciché, intellettuale, storico del cinema, critico cinematografico de L'Avanti, organizzatore e ideatore della Mostra del Nuovo Cinema di Pesaro e regista del film documentario 'All'armi siam fascisti' con immagini mai viste sugli anni del fascismo. Il film, che è molto personale ed intimo, come solo un figlio poteva realizzare su un padre, rievoca anche, attraverso immagini di repertorio, eventi pubblici che hanno visto protagonista Micciché alla fine degli anni ottanta come la storica manifestazione di tutto il mondo dello spettacolo al teatro Eliseo di Roma contro l'interruzione pubblicitaria dei film in tv e soprattutto nelle reti private targate Fininvest. Una battaglia portata avanti da tutto il mondo dello spettacolo contro la politica del governo guidato da Dc e Psi e che fu oggetto di un referendum popolare che sancì la sconfitta di quelli che, come Micciché, sostenuto dal Pci, si opponevano all'interruzione dei film. Memorabile una testimonianza di Fellini che, in occasione della manifestazione all'Eliseo, dichiarava: "Sono preoccupato perché un giorno qualcuno potrebbe pensare che cosa sono questi vecchi pezzi di film che interrompono queste belle pubblicità". In occasione di quella lotta Micciché avanzò le sue dimissioni da critico de L'Avanti, dopo che il direttore Ghirelli censurò un suo articolo contro le interruzioni pubblicitarie dichiarando: "non sono stato censurato da Craxi, ma dalla Fininvest". Una testimonianza ancora molto attuale che ci ricorda che qualche volta ancora 'la sinistra' non complottava contro la Fininvest e soprattutto contro il suo presidente…

L'America che sta dietro New York

di Osvaldo Cisternino

In giugno, Fazi Editore ha pubblicato in Italia l'ultimo romanzo di Elizabeth Strout, *I ragazzi Burgess*.
Si tratta di un'opera che consolida la posizione dell'Autrice fra i grandi scrittori americani contemporanei. Già divenuta famosa con la sua precedente opera, la raccolta di racconti *Olive Kitteridge*, con la quale ha vinto nel 2009 il Premio Pulitzer, con il romanzo appena uscito ha raccolto giudizi entusiastici da parte della critica: il Time, per esempio, è arrivato a paragonarlo a *Pastorale Americana* di Philip Roth, come un romanzo capace di fornire un grande affresco dell'America di oggi, delle sue nevrosi e delle sue contraddizioni, delle paure e delle frustrazioni che si nascondono dietro le luci e la frenesia delle metropoli e dei loro grattacieli.
Elisabeth Strout è dotata di una scrittura asciutta, priva di enfasi, con la quale scava nella psicologia dei suoi personaggi, fino a renderli vivi e vicini anche a noi che viviamo a molti chilometri di distanza, dall'altra parte dell'Oceano. Come ha scritto Paolo Giordano sul Corriere della sera dello scorso 4 giugno, l'Autrice prosegue nella propria ricerca, avviata con le precedenti opere, che consiste nell'*"allargare ancora il suo raggio di empatia fino ad includere chi sta davvero molto lontano dalla nostra compassione e comprensione. E non si ferma finché non ha trovato una grazia per ognuno, perché lo scrittore è colui che, quando tutti gli altri si sono arresi, esausti, incapaci di avanzare oltre nel cammino del perdono, va ancora avanti"*.
I protagonisti del romanzo sono tre fratelli, conosciuti a Shirley Falls, la cittadina del Maine dove sono nati, come *i ragazzi Burghess*: Jim, Bob e Susan. Li unisce una tragedia dell'infanzia, un dolore rimosso, una sorta di peccato originale: quando Bob e Susan, che sono gemelli, avevano quattro anni e Jim quasi il doppio, si trovavano da soli in un'auto parcheggiata in forte pendenza. Bob, o almeno così è stato creduto da tutti, giocando con il cambio, aveva fatto precipitare l'auto addosso al padre, uccidendolo.
Dopo, i Burgess avevano vissuto le loro vite senza più pensare, in apparenza, a questo episodio dell'infanzia. Jim era divenuto un avvocato famoso e si era trasferito a New York, seguito dal fratello Bob, anch'egli avvocato, anche se con una carriera nell'ombra, priva di gratificazioni. Susan era rimasta nel Maine, provando fastidio e frustrazione nei confronti dei fratelli che l'avevano lasciata per trasferirsi nella grande metropoli. Anche il marito svedese l'aveva lasciata da sola con un figlio, Zach, che all'epoca della vicenda narrata ha 19 anni. Susan e Bob erano come gravati dal successo del fratello, che conduceva una vita nel lusso, avendo sposato una donna bella e ricca, Helen, con la quale aveva avuto tre figli ormai grandi, ben avviati sulla strada del successo. Bob era stato invece lasciato dalla moglie perché non poteva avere figli e il figlio di Susan, Zach, specie dopo l'allontanamento del padre tornato in Svezia, si era rivelato psicologicamente fragile e fortemente immaturo.
È proprio Zach, con un gesto stupido che lui stesso non sa spiegare, a rompere gli equilibri familiari consolidatisi negli anni: lancia una testa di maiale surgelata oltre la porta d'ingresso di una moschea, durante la preghiera, oltretutto nel periodo del Ramadan. La moschea è frequentata da un gruppo di somali di recente immigrazione, perseguitati in patria e visti con diffidenza a Shirley Falls. La gente li chiama *"somalesi"* e non li comprende. Tuttavia l'episodio, interpretato come gesto razzista, acquista una risonanza nazionale e, malgrado Jim e Bob intervengano per difendere il nipote, facendo avanti e indietro fra New York e il Maine, Zach rischia il carcere. A salvarlo sarà proprio uno dei somali, che comprende l'ingenuità del ragazzo e non ne sopporta la sofferenza: gli *spezza il cuore*, dice, perché gli ricorda suo figlio ucciso in Somalia.
Ma questa vicenda costituisce l'occasione per riunire la famiglia e far riaffiorare i ricordi rimossi. Sarà Bob, che non è un vincente come Jim, ma è più sensibile e meno chiuso in sé stesso, che farà da punto di riferimento per gli altri in un percorso di doloroso ripensamento.

Elizabeth Strout
"I ragazzi Burgess"
Fazi Editore - Euro 18,50

In un'intervista pubblicata su La Repubblica del 14 giugno scorso, l'autrice descrive così il senso del romanzo: *"La storia di uomini e donne che sono costretti ad affrontare un dolore rimosso dal quale si sono illusi di poter sfuggire. E che ora possono crescere, sapendo che con ogni probabilità sbaglieranno di nuovo"*.
Il dolore rimosso è quello dei Burghess, ma è anche quello di tutta l'America dopo l'11 settembre, con la difficoltà di conciliare un passato di apertura ed inclusione su cui gli Stati Uniti hanno fondato la propria storia e la diffidenza e la paura di oggi, così radicate nella provincia americana.
Dietro New York, le mille etnie che vi convivono e la sua mondanità superficiale e scintillante c'è sempre l'America profonda, quella dei quadri di Hopper, con il senso di vuoto e l'immobilità sospesa di uomini e donne carichi dei loro segreti e dei loro misteri. *"Nessuno conosce mai veramente qualcuno"*, scrive la Strout nel bellissimo Prologo al romanzo.
I ragazzi Burghess è secondo me grande letteratura, un capolavoro destinato probabilmente a restare come una delle immagini più penetranti di questi nostri anni, incerti tra voglia di conoscenza degli altri diversi da noi e ripiegamento su di sé alla ricerca delle radici, di un'identità che sta man mano svanendo.

Noto, il giardino di pietra

di Franco Mammana

La “lapa” di Corradino, il classico furgoncino a tre ruote della Piaggio, indispensabile e insostituibile mezzo di locomozione del Meridione italiano, si arrampica lungo via Nicolaci – la via con “i balconi più belli del mondo” - con il suo carico di turisti. Adattata per il trasporto di persone e decorata con le fotografie dei principali monumenti della città, accompagna i visitatori nel loro tour culturale. Corradino mi sorride complice e rallenta per lasciarsi fotografare. Con orgoglio ed entusiasmo racconta la storia di Noto, dei suoi edifici e dei suoi monumenti passando dall’italiano sicilianizzato all’inglese, dal francese al tedesco con una disinvoltura disarmante, determinato e sicuro di essere comunque compreso.

La Neas sicula, la Neaton greca, la Netum romana, la Noto capovalle sotto il dominio arabo, e poi svevo, normanno, aragonese, spagnolo: una storia millenaria che l’ha fregiata di titoli quali “la celebre”, “la dotta”, “l’ingegnosa”. Distrutta dallo sconvolgente terremoto dell’11 gennaio 1693 che colpì l’intera Sicilia Orientale, Noto è risorta nei decenni successivi sotto la sapiente direzione dei suoi più illustri architetti – Gagliardi, Sinatra, Labisi – che guidarono il lavoro di centinaia di muratori e scalpellini perché ricavassero dalla tenera pietra calcarea locale ogni genere di figurazione da trasformare in mensole, capitelli, putti, colonne e cornicioni, facendo della città nuova la sontuosa testimonianza della potenza spagnola allora dominante in Sicilia.

A completare questo laborioso esercito di maestranze provvidero schiere di fabbri le cui raffinatissime ed elaborate opere in ferro battuto ornano balconi, finestre e verande; a questi si aggiunsero i posatori di pietre che abbellirono le strade pavimentandole con lastre levigate dalle acque di fiume e con acciottolati incorniciati in riquadri di pietra lavica.

Ben si addicono quindi le parole dello scrittore e storico dell’arte Cesare Brandi che definì “Giardino di pietra” questo singolare capolavoro di architettura. Ma ciò che maggiormente stupisce è l’impatto scenografico che la città offre sia nella visione panoramica d’insieme sia nella particolare conformazione urbanistica che la delinea.

Adagiata sulle pendici del colle Meti, a pochi chilometri dalle rovine dell’antica città rasa al suolo dal cataclisma, e baciata costantemente dal sole lungo il percorso da est a ovest con cui è allineata, Noto si erge solitaria e imponente – risparmiata dagli scempi dell’industrializzazione - sopra una rigogliosa e fertile campagna fatta di mandorli, olivi, carrubi, vitigni, agrumeti e campi di cereali che l’avvolgono in ogni stagione con i profumi e i colori delle loro infiorescenze.

Il verde delle colture, l’arcobaleno di colori della vegetazione spontanea che si tramuta in giallo nei mesi caldi, l’azzurro intenso dei cieli primaverili, le sfumature verde-blu del limpido mare vicino diventano complementari alle infinite tonalità di bianco, giallo miele e rosa arancio che la pietra degli edifici assume al variare dell’intensità della luce solare tra l’alba e il tramonto.

Non meno affascinante risulta essere la notte, dove la magica atmosfera dei lampioni non impedisce di ammirare la profonda oscurità di un cielo tempestato di stelle e accarezzato dall’intenso ma gentile profumo di gelsomino che pervade l’aria.

“Noto è un piccolo borgo” scrive nel suo *Viaggio in Italia* Guido Ceronetti “ma la percorri come l’infinito”.

Accolti da due imponenti filari di ficus, talmente fitti da formare un tunnel di foglie e rami intrecciati, si percorre l’asse principale della città, Corso Vittorio Emanuele II, circondati da un susseguirsi di giardini, Chiese, Monasteri e Palazzi nobiliari ridondanti di fregi e capitelli che fanno di Noto la “Capitale del Barocco” siciliano.

L’imponente scalinata della maestosa Cattedrale dedicata a S. Nicolò, che custodisce l’urna argentea con le spoglie di San Corrado patrono protettore della città, fronteggia l’altrettanto suggestivo Palazzo Ducezio, sede del Municipio cittadino, rendendo l’architettura del centro – finalmente risparmiato al traffico veicolare - simile all’agorà dei Greci in quanto luogo predisposto agli incontri quotidiani.

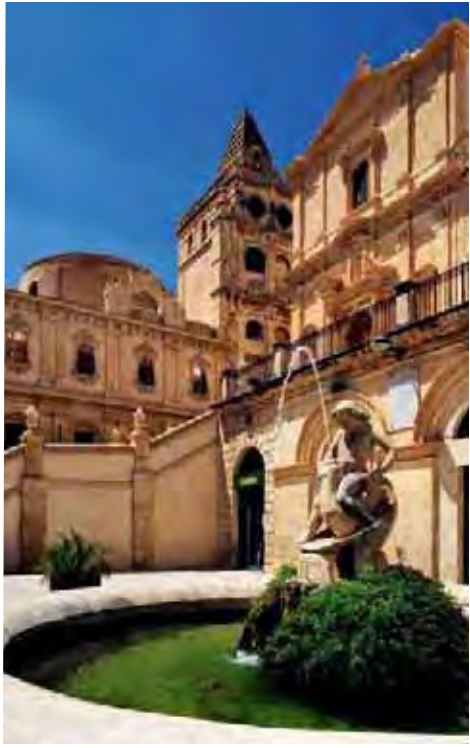
L’anima popolare di Noto si ritrova, però nei quattro antichi rioni collocati lungo la frangia esterna del centro storico e che racchiudono un mondo di profumi, aromi, umanità e atmosfere suggestive. Le loro case basse ad un solo piano collocate lungo vie strette e tortuose – eredità culturale dell’antica dominazione araba - si aprono improvvisamente in piccoli cortili che svelano insoliti scenari fatti di teloni coperti di mandorle stese al sole, tavolati con pomodori tagliati in due, salati e lasciati ad essiccare o calderoni dove si bolle la salsa di pomodoro destinata alla preparazione dello “stratto” sistemata successivamente ad asciugare e a rapprendersi dentro i caratteristici e tradizionali piatti di ceramica.

Noto oggi è rinata nuovamente: liberata da ponteggi e transenne in cui è rimasta ingabbiata per quasi un decennio dopo il violento terremoto del 1990, cui seguì il disastroso crollo della cupola della cattedrale, si è trasformata in un raffinato salotto dove degustare, seduti al tavolino di uno dei tanti locali di recente apertura, in un’atmosfera serena e rarefatta, una granita alla mandorla, un cannolo alla ricotta, un bicchiere di prelibato moscato, circondati da una bellezza diffusa ovunque e accompagnati dai richiami d’amore delle rondini che tagliano il cielo con il loro frenetico volo gioioso.

NOSTOP

RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - **RESTYLING** URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - i numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°6 settembre 2013 de “Il lavoro nei trasporti” Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI
Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 30 settembre 2013 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

GALLERIA



Noto

Il Giardino di Pietra

FILT-CGIL

CGIL